TYGODNIK • 10.08.1975

CENA 3 ZŁ

32
1257

SKRZYDLATA POLSKA

PREZYDENT USA GERALD FORD W WIZYTĄ W POLSCE

Na zaproszenie I Sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka, wystosowane w imieniu najwyższych władz PRL, przebywał w Polsce w dniach 28–29 lipca br. z oficjalną wizytą prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki – Gerald Ford z małżonką.

Podczas pobytu w Polsce prezydent Gerald Ford przeprowadził rozmowy z Edwardem Gierkiem i innymi czołowymi osobistościami polskimi, zwiedził Warszawę i Kraków, odwiedził teren b. hitlerowskiego obozu śmierci w Oświęcimiu-Brzezince. Podpisane zostało wspólne oświadczenie, dotyczące podstawowych spraw i problemów międzynarodowych oraz stosunków dwustronnych.

We wspólnym oświadczeniu stwierdzono m.in.: „Dążąc do rozszerzania stosunków i kontaktów między narodami Polski i Stanów Zjednoczonych, obie strony będą nadal popierać turystykę między nimi. Wyraziły one swe zainteresowanie w dalszym ułatwianiu i rozwoju komunikacji lotniczej między obu krajami".

Prezydent Gerald Ford przybył do Polski specjalnym samolotem prezydenckim typu Boeing-707-353B (wersja wojskowa oznaczona VC-137C), pilotowanym i obsługiwanym przez personel Oddziału do Specjalnych Poruczeń 89 dywizji Air Force. W samolocie znajduje się ogółem 58 miejsc, w tym salon i gabinet prezydenta oraz kabiny dla gości.

Z LOTU PO KRAJU

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE O „BŁĘKITNĄ WSTĘGĘ ODRY"

We Wrocławiu i Sobótce rozegrano w dniach 19–24 lipca tradycyjne, IX już z kolei, międzynarodowe zawody spadochronowe o „Błękitną Wstęgę Odry". W konkurencji skoków na celność lądowania mężczyzn zwyciężył Węgier **Jozsef Kovacs** – 0,73 pkt. Drugie miejsce zajął zawodnik NRD **Thiel Hans Eppo** – 0,84 pkt., trzecie – skoczek czechosłowacki **Miroslav Uhlir** – 0,96 pkt., a czwarte – Bułgar **Stojco Stojčew** – 1,34 pkt. Reprezentanci Wrocławia – **Ryszard Wiśniewski** (1,53 pkt.) i **Sylwester Jakubowski** (1,75 pkt.) zajęli 5 i 6 miejsca. Drużynowo na pierwszym miejscu uplasował się I zespół NRD – 7,70 pkt. I zespół Wrocławia zajął drugie miejsce – 7,84 pkt., a trzecie – zespół Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej – 9,44 pkt. Wśród kobiet najlepsza była **T. Schneider** z NRD – 3,22 pkt., która wyprzedziła reprezentantki Wrocławia: **Elżbietę Paperek** – 3,71 pkt., **Janinę Borkowską** – 4,16 pkt. i **Annę Kwaśnik** – 4,38 pkt.

MISTRZOSTWA WOJSK LOTNICZYCH W STRZELANIU MASOWYM

W Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych w Zamościu rozegrano mistrzostwa Wojsk Lotniczych w strzelaniu masowym. Tytuły strzeleckich mistrzów WL zdobyli mjr **Czesław Mazur** i kpt. **Jerzy Skrycki.** Puchary przechodnie dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Henryka Michałowskiego zdobyli: ekipa Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych w Oleśnicy oraz zespół lotnictwa transportowego pod kierownictwem kpt. **Waldemara Kowalskiego.**

ŚMIGŁOWIEC MI-2 W SŁUŻBIE ROLNICTWA

W Stacji Hodowli Roślin w Ulhówku, w województwie zamojskim, przeprowadzono eksperymentalne opryski roślin środkami chemicznymi przy pomocy śmigłowca Mi-2 (wersja rolnicza) z WSK „PZL" w Świdniku. Mi-2 w czasie 25 godzin lotów dokonał zabiegów na ponad 500-hektarowym obszarze pól w Ulhówku, 200-hektarowym na plantacji w Poturzynie i 180-hektarowym w PGR Przewodów. Eksperymentalne loty agrolotnicze Mi-2 dały dobre wyniki. W przyszłym roku usługi tego typu mają być znacznie poszerzone.

ZAWODY SZYBOWCOWE AEROKLUBÓW ZIEM PÓŁNOCNYCH W OLSZTYNIE

Na lotnisku Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie odbyły się w dniach 2-11 lipca br. VII okręgowe zawody szybowcowe aeroklubów ziem północnych. Startowało 20 zawodników z aeroklubów: Elbląskiego, Gdańskiego, Ziemi Koszalińskiej w Słupsku i Warmińsko-Mazurskiego. Rozegrano 7 konkurencji. Zwyciężył **Jan Bala** (Słupsk) – 6159 pkt., przed **Wojciechem Mackiewiczem** (Elbląg) – 5711 pkt. i **Henrykiem Borostowskim** (Olsztyn).

KTO WYLOSOWAŁ NAGRODY

w ankiecie czytelniczej

Miło nam zawiadomić naszych drogich Czytelników, że w wyniku losowania nagród wśród uczestników Ankiety Czytelniczej „Skrzydlatej Polski" los uśmiechnął się do następujących Czytelników:

ZEGARKI NA RĘKĘ wylosowali: Krzysztof PODSTAWA — ul. 1000-lecia 37/8, 32-602 Oświęcim; Andrzej RZEPECKI — ul. Niepodległości 24/4, 12-100 Szczytno.

BILET LOTNICZY (tam i z powrotem, w sieci krajowych połączeń PLL LOT) nagroda Polskich Linii Lotniczych LOT — wylosował: Marek FULARSKI — ul. Mickiewicza 11/38, 41-400 Mysłowice.

BONY KSIĄŻKOWE PO 50 ZŁ wylosowali: Zdzisław Kruber — ul. Grunwaldzka 8/52, 76-270 Ustka; Janusz TALAR — ul. Włókniarzy 3/29, 34-120 Andrychów; Ignacy CIESIELSKI — ul. Przyjaźni Polsko-Radzieckiej 14/2, 53-030 Wrocław; Zenon SKORZEWSKI — ul. Wojsławska 32, 22-560 Grabowiec; Janusz KRYGOWSKI — 38-243 Harklowa 398, woj. Krosno; Michał NOSEK — Miastkowo-Cendrowizna 18-413, woj. Łomża; Helmut CICHON — ul. Malińska 26, 47-320 Gogolin; Jan KAZIMIERCZAK — Grodziszcze, 66-200 Świebodzin; Mirosława BARTKOWIAK — ul. Dąbrowskiego 39/8, 63-000 Sroda Wlkp.; Zofia PEPLIŃSKA — Lendy, 89-634 Leśno.

KSIĄŻKI LOTNICZE wydane przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności wylosowali: Romuald WILKIEL — ul. Wilcza 7/6, 11-400 Kętrzyn; Janusz R. PARŻYCH — ul. Olbińska 28/8, 50-237 Wrocław; Lechosław MUSIAŁKOWSKI — ul. Stróżyńskiego 11, 60-688 Poznań; Andrzej RAKOCZY — ul. Kościuszki 15/23, 87-310 Debrzno; Adam PĘKACZ — ul. Zdrojki Lewe 9a, 62-700 Turek; Tadeusz HAWRYSZ — ul. Kołłątaja 13/2, 33-100 Tarnów; Józef SZCZEPANIAK — ul. 9 Maja 6/2, 05-710 Milanówek; Janusz LUBRYCZYŃSKI — ul. Sucharskiego 5/15, 65-562 Zielona Góra; Mariusz KŁOSOWSKI — ul. Sochaczewska 11/15, 05-870 Błonie k. Warszawy; Waldis JURCIŃSZ — 228729 Elstie, Głubienskij rajon, Łotewska SRR; Józef ORZECHOWSKI — ul. Zbożowa 42/311, 40-658 Katowice; Paweł RYSZAWIEC Miroszowice 5, 59-300 Lubin; Rimoudas MINTAUTAS — ul. Krantines 24/61, Wilno-40, Litewska SSR; Wojciech PACZESNY — ul. Rynek 20, 05-530 Czersk; Wojciech WRZYSZCZYŃSKI — ul. Piwna 5a/4, 65-358 Zielona Góra; Jerzy TOMCZYK — Piaski 89, 98-220 Zduńska Wola; woj. Sieradz; Henryk SKRZYPIŃSKI — ul. Grunwaldzka 10a/68, 85-236 Bydgoszcz; Jerzy MICHAŁOWSKI — ul. Czerniakowska 18/74, 00-701 Warszawa; Andrzej PALL — ul. Kaimska 9a, 30-865 Kraków; Bogdan KAMIEŃSKI — ul. Krakowska 7, 41-400 Mysłowice; Marian MAŁKOWSKI — ul. Obrońców Stalingradu 83b/2, 86-300 Grudziądz; Grażyna ZIÓŁKOWSKA — ul. Budowlanych 33/2, 62-200 Gniezno; Benedykt KEMPSKI — ul. Łokietka 4/30, 88-100 Inowrocław; Maciej SIERANT — ul. Traugutta 9/10, 77-300 Człuchów; Jacek KRYŃSKI — ul. Lumumby 5, I DS AM, 91-404 Łódź; Barbara KUREK — ul. Oszmiańska 12a/3, 03-503 Warszawa; Henryk MORDZON — ul. Ghandiego 6/40, 02-645 Warszawa; Eleonora STANGERT — Brzeście, 76-124 Żukowo; Tadeusz LACHOWICZ — ul. Magiera 20a/38, 01-856 Warszawa; Jarosław KUCYBAŁA — ul. Murowianka 6/7, 32-700 Bochnia; Jerzy NIKOŁAJEWSKI — ul. M. Połanieckiego 28/3, 80-406 Gdańsk; Krzysztof WOLFRAM — ul. Sycowska 8B/5, 51-319 Wrocław; Edward PAWEŁCZYK — ul. Kościuszki 174, 42-582 Rogoźnik; Marian GODYNIA — ul. Osiedle 4/5, 78-651 Mirosławiec; Jaroslav STUDNICKA — ul. Boettingerova 6, 32017 Pilzeń, CSRS; Joanna SŁOWACKA — ul. Sieje 67/2, 25-561 Kielce; Zbigniew KLUCZEWSKI — ul. Skalna 7/1, 26-110 Skarżysko-Kamienna; Tadeusz NIEWIADOMSKI — ul. Przednia 36, 93-339 Łódź; Stanisław GOSS — ul. Bohaterów Westerplatte 22/55, 18-100 Łapy; Jerzy GALL — ul. Jutrzenki 31/4, 02-232 Warszawa; Dionizy DĄBROWSKI — ul. Malmeda 7/5, 15-440 Białystok; Jerzy KWIECIŃSKI — ul. Traugutta 18a/8, 87-800 Włocławek; Jan KUBICKI — ul. Glinian 25, 09-500 Gostynin; Andrzej STASIŃSKI — ul. Romera 13/40, 42-200 Częstochowa; Janusz WRÓBLEWSKI — ul. Żeromskiego 5, 42-470 Siewice; Paweł ŁYSIAK — ul. Swierczewskiego 17, 63-910 Miejska Górka; Ryszard SOWA — ul. Trzebnicka 48/17, 50-231 Wrocław; Krzysztof DRABAREK — ul. Broniewskiego 83/183, 01-876 Warszawa; Wiesław ŻŁOBIŃSKI — ul. Reymonta 22/6, 56-200 Góra Śl.; Zdzisław KOBYLUS — ul. Żeromskiego 5, 42-470 Siewierz.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- WAKACJE LICEALISTÓW Z DĘBLINA
- NA TRASIE WILNO–KOWNO
- 3 REKORDOWE DNI – PISZE ADELA DANKOWSKA
- „IZA – ANGEL" NAD RATYZBONĄ
- A JEDNAK NIEZAPOMNIANI

NASZA OKŁADKA:

Finlandia okazała się przyjazna polskim „Jantarom". Przeczytacie o tym na stronach 4–5. Tutaj prezentujemy zdjęcie samolotu sportowego Piper – Cub na pływakach, który wodował czasem na graniczącym z lotniskiem w Räyskälä jeziorze, dając okazję m.in. autorowi do pamiątkowych fotografii.

Zdjęcie: TADEUSZ REJNIAK

NA HORYZONCIE

NIE SETKI A TYSIĄCE

Pogoda tego lata na ogół dopisuje. Ku zadowoleniu wypoczywających i pracujących. W lotnictwie nie ma w lecie kanikuły — to pełnia sezonu. Nie ma jej na poligonach lotniczych, w aeroklubach, w lotnictwie sanitarnym i gospodarczym oraz w transporcie lotniczym.

Lipcowe obozy szkoleniowe w aeroklubach, których liczba w tym roku nieco wzrosła, bardzo się udały. Powodzeniem cieszyły się tzw. obozy zapoznawcze, umożliwiające dzieciom i młodzieży atrakcyjne poznanie lotnictwa. Są to niewątpliwie efekty coraz lepszej współpracy ośrodków lotnictwa sportowego z organizacjami młodzieżowymi.

Krąg zainteresowanych lotniczym szkoleniem młodzieży ostatnio znacznie się powiększył. Zwracają szczególną uwagę działania na tym odcinku spółdzielczości mieszkaniowej i spożywców ze „Społem". Sam resort Oświaty i Wychowania, przywiązujący dużą wagę do czynnego odpoczynku młodego pokolenia, łączenia przyjemnego z pożytecznym, również wyraźnie zwiększył swe zainteresowanie lotnictwem. Dał tego zresztą najlepszy przykład. W zeszłym roku zorganizował przy współpracy z Aeroklubem PRL tylko jeden centralny obóz spadochronowy, w tym — objął swym patronatem już trzy obozy przysposobienia obronnego, dwa spadochronowe i jeden szybowcowy.

Rzecz jasna, nie jest to jeszcze pełnia szczęścia. Zainteresowanie młodzieży szkoleniem lotniczym jest bowiem u nas ogromne. Ale też nie wszyscy chętni mogą się na nie dostać ze względów czysto prozaicznych: brak środków i zawężona baza szkoleniowa aeroklubów. Aeroklub PRL, mimo najlepszych chęci (osobną sprawą jest reorganizacja i uspołecznienie tego stowarzyszenia, co — można mieć nadzieję — nastąpi w niedługim czasie), sam nie jest w stanie zaspokoić aspiracji lotniczych naszej młodzieży. Potrzeba tu jak najwięcej współpartnerów. Ale też i tacy są. Aerokluby regionalne mają w szkoleniu lotniczym młodzieży dużo doświadczenia i sporo sukcesów. Tylko, że dziś to o wiele za mało w stosunku do potrzeb.

Skoro dzięki aktywnej działalności w dziedzinie politechnizacji dzieci i młodzieży spółdzielczości mieszkaniowej i spółdzielczości spożywców „Społem" można było nadać charakter masowy modelarstwu i latawcom, to dlaczego nie można jeszcze bardziej upowszechnić koronnych u nas sportów lotniczych — szybownictwa i spadochroniarstwa — pod patronatem Ministerstwa Oświaty i Wychowania i w ścisłym współdziałaniu z Federacją Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej.

Powodzenie lotniczych obozów szkoleniowych i zapoznawczych tego lata wskazuje wyraźnie kierunek dalszych działań. Musimy dążyć do tego, aby z atrakcyjnych lotniczych wakacji w różnej formie mogły korzystać nie setki, a tysiące dzieci i młodzieży.

Ikarus

TYLKO DLA ORŁÓW

. Nie kryję: piekielnie mi kiedyś zaimponował „wystrzałowy" film pod powyższym tytułem. Cóż dziwnego — bohaterowie filmu byli ludźmi (choć z pozoru na to nie wyglądali) z gatunku, jak to się mówi, mocnych. Psychicznie i fizycznie. Nie tracili ducha i zimnej krwi w sytuacjach, które można określić jako ekstremalnie niebezpieczne: skakali ze spadochronami na obcy, przygodny teren, strzelali jak szatany i to z czego się tylko dało — pistoletów maszynowych, ręcznych, erkaemów, rzucali celnie granatami. I najważniejsze, powtarzam: to były twarde, męskie charaktery.

Refleksje te nasunęły mi się, a wraz z nimi — porównania z gatunku: co by było, gdyby..., kiedy przyjrzałem się IX Ogólnopolskim Zawodom Spadochronowym w skokach do wody, jakie odbyły się w lipcu na Jeziorze Białym, w Białce koło Parczewa.

Zjechało się na zawody 32 skoczków z 10 aeroklubów. Razem — tworzyli 11 3-osobowych drużyn (Lublin-II miał 2 zawodników). Przeciętny wiek — 23 lata. Jeden jedyny senior, 38-letni Włodzimierz Stroński z Lublina, był pod tym względem wyjątkiem. Ale... jakim! Miał kondycję psychofizyczną, jak komandos II wojny światowej, jak ci, którzy trzydzieści parę lat temu udowadniali osobnikom w metalowych kapeluszach na głowach, że nazywanie ich nadludźmi — jest czystym nieporozumieniem.

Mieli oni wówczas po dwadzieścia parę lat. Jak ci chłopcy, których tak bardzo niedawno podziwiałem w Białce. Przyglądałem im się bacznie przez parę dni. Byłem z nimi wszędzie: na lądzie, wodzie, w powietrzu. Strzelali z pistoletów i karabinków — strzelałem i ja. Pływali na czas, morderczy (dla mnie) dystans 1000 metrów kajakami, i to dwukrotnie — płynąłem obok dla porównania i ja. Strzelali z łuku — ja też!

Poprosiłem o spadochron... Popatrzył na mnie kierownik Stachowicz skonsternowany (przysiągłbym, że oczy zrobiły mu się kwadratowe) i rozłożył ręce. Nie te lata. — Co?! — wrzasnąłem. — Nie wierzy pan? — Niech skacze! — krzyknęli śmiejąc się chłopcy. — Przepisy... — jęknął kierownik.

Skapitulowałem. Ale poleciałem choć z nimi, Aenem, żeby popatrzeć z samolotu jak skaczą. Moi chłopcy. Serdecznie ich polubiłem. Myślę, że i oni znaleźli trochę zrozumienia dla nie odstępującego ich na krok faceta z aparatem i notatnikiem, który nie tylko chciał ich obserwować, ale i porównać się z nimi... Cóż, taka już moja natrętna natura.

Zaczęło się od przygody. Środek jeziora. Stoję na dziobie plastykowej łodzi asekurującej wodujących skoczków, około 30 metrów od zakotwiczonego koła, stanowiącego pływający cel dla każdego zawodnika.

Wyskoczyło ich trzech. Pod kolorowymi czaszami spadochronów zbliżają się szybko w kierunku koła. Widzę, jak sprawnie manewrują linkami starając się opaść wprost na koło.

Ten pierwszy — jest już nisko nad lustrem wody. Rozluźnia uprząż. Taśmy pod kolanami, siedzi w nich jak na huśtawce, zapasowy spadochron odrzucony do tyłu. Trafi, ani chybi, wprost w koło!

Teraz! Skoczek wpada z rozbryzgiem do wody.

Pstrykam zdjęcie. Sternik ryczy: — Cała naprzód! Potężnie napierają na wiosła dwa wąsate nagusy o torsach atletów, łódź skacze błyskawicznie do przodu. Tracę oparcie dla nóg. Ślizgam się na moich modnych „wyjściówkach" a la Zaorski po obłym plastykowym kadłubie łódki i — odrzucając resztką refleksu aparat na jakieś miękkie bambetle — wchodzę i ja skomplikowanym wizualnie nurkiem w toń Białego Jeziora. W pełnym cywilnym umundurowaniu, z delegacją służbową w kieszeni, pięćsetką na diety i zegarkiem firmy „Błonie".

Zdążyłem jeszcze krzyknąć: — O rany!

Potem mnie nagusy wyłowiły. Skoczek im pomagał.

Fraszka, oni mnie jeszcze nie znają. Rozbieram się w łodzi do gatek. Łapię znów za aparat. Rechocze, ze śmiechu, całe chyba jezioro, łącznie z żabami. Cóż robić, bywa i tak. Śmieję się i ja.

Z góry — dochodzą... dźwięki muzyki.

Piekło i sztuczna noga, co to?! Sternik wyjaśnia: — To Witek Sas, z Zielonej Góry. On jak skacze, to gra w powietrzu na fujarce.

Nieprawdopodobna historia. Nie mogę uwierzyć. — Jest taki drugi co gra na gitarze — flegmatycznie dopowiada jeden z wioślarzy.

Ten z fujarką już zwodował. Wyciągnęli mu spadochron do łodzi, a on — płynie sam do przystani na wznak, grając na swej fujarce „Miałeś chamie złoty róg".

Wart zdjęcia. To się nazywa mieć fantazję! Pstrykam, ale już z pozycji... leżącej.

I tak ich oglądam do ostatniego. Każdy z nich skakał dwukrotnie. Gdy trafił w koło — dostawał 250 pkt., gdy w rejonie koła — wówczas uwolniony od spadochronu płynął do koła jak mógł najszybciej, aby za każdą sekundę płynięcia... dostać po jednym punkcie karnym.

Tak się zakończyła pierwsza konkurencja — skoki indywidualne na celność wodowania, z wysokości 800 metrów. Największą liczbę punktów, bo 496 na 500 możliwych do uzyskania, zdobył przystojny brodacz z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego — **Tadeusz Nowakowski.** Skoków ze spadochronem wykonał już w swym życiu 413. Tuż za nim, o trzy tylko punkty mniej, ulokował się Witold Sas z Zielonej Góry (99 skoków), a na trzecim miejscu „zwodował" Jan Jachyra z Mielca (251 skoków).

Drugiego dnia zawodów — zakończono drugi bieg kajakowy.

Tu właśnie miałem przyjemność zaobserwować, co to znaczy silna wola walki i zwycięstwa, zademonstrowana przez pięciokrotnego już triumfatora tego rodzaju zawodów, lekarza chirurga i anestezjologa z zawodu, reprezentanta Aeroklubu Lubelskiego — **Włodzimierza Strońskiego.** To as nad asy. Ma na swym koncie już 700 skoków.

Wspaniały wieloboista. Udowodnił to w dniach następnych. Trudny, dwukrotny bieg na dystansie 1000 metrów wygrał w imponującym stylu. W drugiej kolejce uzyskał czas 3 minuty 48 sekund. O 10 sekund szybciej od Jana Tomasika (Lublin). Trzecie miejsce w tej konkurencji zajął Leszek Majkowski z Aeroklubu Krakowskiego.

Nazajutrz obserwowałem kolejną konkurencję: strzelanie z łuku na odległość 20 metrów. Każdy zawodnik oddał 10 strzałów do tarczy. Bezkonkurencyjny okazał się tu reprezentant Aeroklubu Pomorskiego **Zygfryd Rak,** wyprzedzając Zenona Łukaszewicza z Olsztyna oraz Leszka Majkowskiego (Kraków) i Jerzego Kuliga (Olsztyn) — ex aequo.

Po trzech konkurencjach w klasyfikacji drużynowej wieloboju na pierwsze miejsce wyszedł zdecydowanie zespół pierwszy Aeroklubu Lubelskiego, przed Gdańskiem i Krakowem.

A do końca jeszcze — strzelanie do tarczy z pistoletu na odległość 25 metrów i z karabinku sportowego na 50 metrów. Każdy z zawodników — oddaje po 10 strzałów z obu rodzajów broni.

Pogoda, do tej pory wspaniała, słoneczna, zepsuła się. Na odległej o 3 km polowej strzelnicy rąbiemy najpierw z pistoletu, w rzęsistym deszczu, do małych, 20-centymetrowych tarcz. Jak polowo — to polowo! Bez względu na smugi deszczu. Trafiają, hm, bardzo różnie. Są tarcze — „dziewicze", nietknięte.

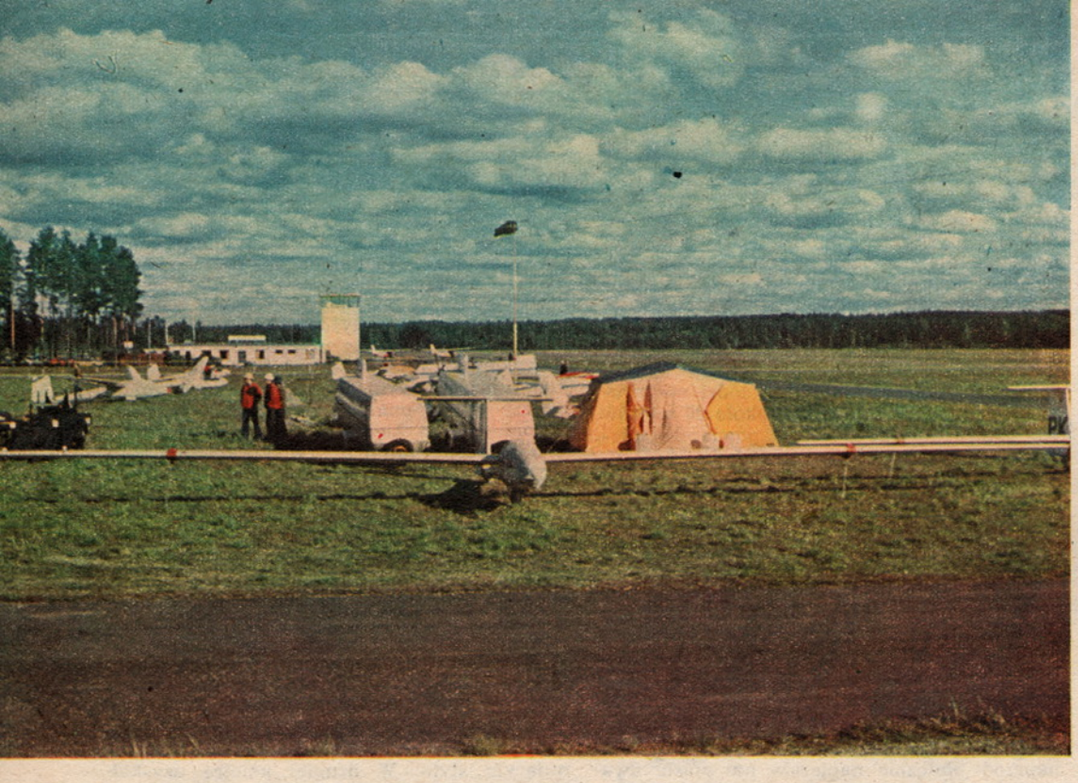
Ostatni strzela **Stroński.** Wali — jak sterowany komputerem robot. Rzedną miny konkurentom. W ciężkich warunkach —

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

Włodzimierz Stroński, zwycięzca zawodów w klasyfikacji indywidualnej.

Tadeusz Nowakowski — triumfował w skokach na celność wodowania.

Janusz Stachowicz, kierownik zawodów. Instruktor spadochronowy A. Lub.



Pokazowe cumulusy z pierwszych dni treningu. Za bazą polskiej ekipy, z „Jantarem-1" na pierwszym planie, widoczna wieża lotniskowa Räyskälän Lentokeskus.

Finlandia była przyjazna „Jantarom"

KORESPONDENCJA WŁASNA

Tekst i zdjęcia: TADEUSZ REJNIAK

Miła pani w warszawskim biurze Polskich Linii Oceanicznych z niejakim już trudem przywołała na twarz uśmiech uprzejmości, kiedy po raz trzeci w ciągu dwóch dni wprowadzałem zmiany do biletu ekipy Aeroklubu PRL, mającej za kilkanaście godzin odpłynąć promem z Gdańska do Helsinek. Bo też dość szczególna sytuacja tego wyjazdu przysporzyła organizacyjnych kłopotów nie tylko przedstawicielce PLO:

Szybowcowe Mistrzostwa Polski zakończyły się 1 czerwca i dopiero wtedy mogła być wyłoniona reprezentacja na przyszłoroczne mistrzostwa świata w Finlandii, która w myśl wcześniejszych ustaleń miała wziąć udział w tegorocznych Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Räyskälä. Natomiast z Leszna, po dokonaniu odprawy celnej sprzętu, trzeba było wyjechać 4 czerwca, bo prom odpływał następnego dnia rano. Praktycznie więc dwa zaledwie dni pozostawały na załatwienie w Warszawie koniecznych formalności paszportowo-bankowo-biletowych i tyleż tylko czasu mieli zawodnicy na uzyskanie w swych miejscach pracy urlopów. Że w tej sytuacji wyjazd nastąpił w przewidzianym terminie, można uznać za swego rodzaju rekord (szybowcowy — jeszcze jeden do tegorocznej kolekcji).

Z ustalonego składu reprezentantów Henryk Poźniak latał już i nawet tryumfował w ubiegłym roku w Räyskälä, zatem dodatkowy rekonesans w Finlandii nie był dlań konieczny. Zresztą w tym samym czasie miał startować w międzynarodowych zawodach w Dinslaken — RFN, więc jego miejsce w ekipie zajął I rezerwowy — Stanisław Witek. Ponieważ Henryk Muszczyński z przyczyn zawodowych nie mógł bezpośrednio po mistrzostwach Polski wyjechać na kolejne tygodnie, przeto ekipę zasilił też II rezerwowy — Stanisław Zientek. W ostatniej chwili również Julian Ziobro musiał opóźnić swój wyjazd dla dopełnienia niecierpiących zwłoki zobowiązań i tak w chwili wyjazdu pierwszy garnitur zawodników reprezentował tylko Franciszek Kępka. Na szczęście nie było komplikacji przynajmniej w zespole pomocniczym, który stanowili Bogdan Włostowski, Mieczysław Wilczak i piszący te słowa.

Wieźliśmy dwa szybowce: „Jantara-Standard" i „Jantara-1", wraz z wozami transportowymi i dwiema „Nysami", bowiem założeniem udziału w zawodach w Räyskälä było latanie pilotów na zmianę, głównie dla rozpoznania terenu i warunków termicznych miejsca przyszłych mistrzostw świata. Prom z Gdańska do Helsinek płynie, dzień, noc i dzień, zatem 6 czerwca o siódmej wieczorem przybiliśmy do nabrzeża stolicy Finlandii, a w niespełna cztery godziny później, bez jednego pytania o drogę, wiedzeni nieomylnym szybowcowym nosem, osiągnęliśmy Räyskälän Lentokeskus, bo tak po fińsku nazywa się to centrum lotnicze.

Jest ono położone około 80 km w linii prostej, a ponad 100 km drogą kołową, na północny-zachód od Helsinek. Dodawać, że rayskalskie lotnisko okalają rozległe lasy i liczne jeziora wydaje się całkowicie zbędne, gdyż w Finlandii nie ma w ogóle innej sytuacji. Tam wszystko jest wśród lasów i jezior.

Jako że nie miejsce tu na snucie ogólniejszych impresji, powiem tylko krótko: uroczy pięknem przyrody kraj i uroczy w nim, z natury przyjaźni ludzie. Zwłaszcza, ale nie tylko w lotniczym światku, zaznaliśmy sporo przejawów sympatii, a już w gronie ścisłego kierownictwa tegorocznych zawodów i zarazem przyszłorocznych mistrzostw świata czuliśmy się od pierwszej chwili jak w rodzinie. Dyrektor mistrzostw Tuemo Tervo, kierownik operacyjny Esko Lehtinen, czy gospodarz terenu Juhani Horma, to przecież wieloletni znajomi z licznych poprzednich spotkań na mistrzostwach świata, a przede wszystkim na obu rozegranych w Polsce, które nadzwyczaj miło wspominają.

Poza serdecznością gospodarzy zostaliśmy przywitani niezwykłą wiadomością: właśnie w dniu naszego przyjazdu H.W. Grosse, startując z leżącego o 45 km na SE od Räyskälä lotniska Nummela, wykonał swój rekordowy, 1000-kilometrowy przelot po trasie trójkąta. Taka wieść i do tego utrzymująca się dobra pogoda nie pozwoliły długo wypoczywać po trudach podróży. Od wczesnego rana byliśmy przy szybowcach i wkrótce oba „Jantary" wyszły w powietrze. Na Standardzie Kępka, na „długim" Staszek Witek, jako pierwsi mieli przełamywać szok odejścia od lotniska nad kraj lasów i wód, wśród których nienawykłe do takich widoków oko początkowo w ogóle nie znajduje skrawków ziemi, mogących w razie potrzeby służyć za przygodne lądowiska.

U obu naszych pilotów szok pierwszego spojrzenia z powietrza objawił się raczej zachwytami nad pięknem ścielącego się w dole obrazka, nad wspaniale dalekosiężną w tym dniu widzialnością, niżli lękiem przed zapuszczeniem się w nieznane. Po krótkich, przekazywanych przez radio, nadlotniskowych kontemplacjach ruszyli na umówioną trasę i bez większych emocji oblecieli trójkąt 320 km, z wierzchołkami w Lauttakylä i Eräslahti. W tym samym dniu po pierwszym rekonesansie zdążył jeszcze Zientek „zmienić" Witka w kabinie „Jantara" i też odbył swój trzygodzinny szybowcowy chrzest nad Finlandią. Latał „do oporu", żeby sprawdzić jak długo się da i lądował o 20.00. Ta późna pora lądowania nie jest tam ewenementem, bo w czerwcu w południowej Finlandii oficjalny dzień trwa bez mała 20 godzin, a i w pozostałe 4 godziny „nocy" można swobodnie czytać gazetę na dworze, o ile nie ma niskiego zachmurzenia.

Z końcem pierwszego tygodnia pogoda popsuła się, ale i tak do dnia rozpoczęcia zawodów oba „Jantary" wylatały 43 godziny i przemierzyły w przelotach ponad 2200 km, odwiedzając wszystkie możliwe do osiągnięcia punkty zwrotne oficjalnych tras.

Jako kolejna przybyła w dzień po nas ekipa ČSRS – 4 pilotów z jednym ASW-15 i jednym „Kestrelem", a w parę dni później Jugosłowianie z dwoma „Cirrusami St." Oba te zespoły podróżowały dość uciążliwie z uwagi na długość trasy, przez Polskę i ZSRR i oba w przyszłym roku nastawiają się na skorzystanie z usług naszego wygodnego „Gryfa" na trasie Gdańsk–Helsinki.

W sumie w dniu otwarcia Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Räyskälä stanęło na starcie 46 szybowców z ośmiu następujących krajów: Anglia, Australia, Czechosłowacja, Finlandia, Jugosławia, Polska, Szwecja i Włochy. Mówię 46 szybowców, a nie zawodników, bo tych było nieco więcej, jako że poza nami również piloci ČSRS i Włosi w klasie otwartej latali na zmianę na wspólnych szybowcach. Klasa otwarta była zresztą obsadzona ubogo, bo tylko sześcioma szybowcami z pięciu krajów i tu absolutny prym wiedli dwaj świetnie dysponowani Anglicy: Fitchett na ASW-17 i Lee na „Kestrelu-19". Zwycięstwa w poszczególnych konkurencjach dzielili pomiędzy siebie i tylko nasz Julek Ziobro, zaraz po swym opóźnionym przyjeździe, oraz Czechosłowak Satny zdołali zrobić w tej regule po jednym wyłomie.

Flagi narodowe ekip uczestniczących w zawodach. Na pierwszym planie wyróżniające się żółte szybowce PIK-20.

W klasie standard natomiast latało 40 zawodników, wśród których oprócz Kępki jeszcze dwóch innych medalistów: wicemistrz z Leszna 68 i mistrz świata z Vršacu 72 — Szwed Göran Ax na LS-1 oraz wicemistrz świata z tegoż Vršacu — Fin Matias Wiitanen na PIK-20. Nawiasem mówiąc całe, rozgrywane równolegle Szybowcowe Mistrzostwa Finlandii były włączone do klasyfikacji międzynarodowych zawodów klasy standard, przy czym 12 członków fińskiej kadry narodowej latało na monotypie PIK-20.

Zawody były ostre i niełatwe. Rozegrano 9 konkurencji, ale tylko dwie z nich można uznać za przeprowadzone w dobrych, cumulusowych warunkach, do jakich zawodnik tęskni. Trzy razy piloci musieli borykać się z termiką absolutnie bezchmurną i trzy razy wykonywali zadania w warunkach mizernych, zakłóconych dodatkowo silnymi wiatrami lub zgubnym wpływem morskiej bryzy.

Jeśli patrzeć na zawody w Räyskälä od strony treningu do przyszłorocznych mistrzostw świata, to trzeba przyznać, że był on wszechstronny. Piloci mieli okazję poznać i te osławione fińskie warunki termiczne ze szlakami cu o podstawach powyżej 2000 m i z widzialnościami powyżej 100 km — tak, tak, wcale nie przesadzam — ale poznali również i takie, w których, jak to było w ostatniej, dziewiątej konkurencji, tylko 9 zawodników z klasy standard i tylko 3 z klasy otwartej doleciało do mety.

I jeżeli na tym tle powiem, że poza konkurencją przelotu odległościowego, która z natury rzeczy kończy się na lądowisku przygodnym, „Jantary" tak w tygodniu treningu jak i w czasie całych zawodów, przeleciawszy w sumie ponad 166 godzin i ponad 7400 km tras, ani razu nie siedziały w terenie, to chyba można uznać, że wszyscy nasi piloci spisali się w Räyskälä chwacko.

W wynikach sportowych największy sukces odniósł **Franciszek Kępka,** zwyciężając w łącznej punktacji klasy standard i tym samym przywożąc do kraju, poza pucharem ufundowanym specjalnie na tegoroczne zawody, również ten przechodni, zdobyty po raz pierwszy przez Poźniaka w 1974 r.

Jako czterokrotny medalista Kępka od początku, a już szczególnie po zwycięstwie w III konkurencji budził ogromne zainteresowanie konkurentów, Takie zainteresowanie, to z jednej strony mogący napawać dumą zaszczyt, lecz z drugiej ciężar potworny, bo rywale pilnują w powietrzu lidera nie pozwalając mu uciec na krok. Miał Kępka w poszczególnych konkurencjach sporo różnych satelitów, ale jeden był szczególnie wierny — Jugosłowianin Strukelj. Zawodnik ten już w Waikerie dał się poznać jako rokujący przyszłość talent i tym razem latał z Kępką łeb w łeb, aż do ostatniej konkurencji, w której nareszcie musiał uznać przewagę partnera. Lata on może niezbyt efektownie, bo mało samodzielnie, ale za to niezwykle efektywnie, skutecznie. Utrzymać przez całe niemal zawody konkurentów w szachu, bez przerwy kontrolować i dyskontować na swoją korzyść ich usilne ucieczki, to może nie najbardziej lubiana, ale też taktyka zawodnicza.

W klasie otwartej nasi piloci nie mieli takiej szansy na wynik indywidualny jak Kępka, latający w całych zawodach w pojedynkę na swoim szybowcu, niemniej jednak i oni pokazali lwi pazur. Stanisław Witek uczestniczył w dwóch konkurencjach, zajmując dwukrotnie III miejsce, Stanisław Zientek też w dwóch, zajmując w obu miejsce IV. Od 20 czerwca do końca zawodów latał już w klasie otwartej przybyły z opóźnieniem Julian Ziobro, rozgrywając w sumie pięć konkurencji, w których: raz zwyciężył, dwukrotnie rozdzielił Anglików zajmując II miejsca, raz był IV i raz V. W końcowej klasyfikacji nasza trójka wysterowała wspólnie „Jantara" na pozycję czwartą, za czechosłowackim „Kestrelem", pilotowanym pospołu przez Šatnego i Matouška oraz Anglikami.

Relacja z Räyskälä nie byłaby pełna bez poruszenia tak nieodłącznie fińskiego tematu jak sauna. Otóż wspaniałe to urządzenie służy nie tylko higienie osobistej i nie tylko rozkoszom pławienia się we własnym pocie przy temperaturach 100°C, na przemian z pławieniem się w chłodnych (14°!) wodach jeziora. Sauna odgrywa w Finlandii również istotną i ważką dość rolę społecznego obyczaju jako miejsce cowieczornych relaksowych, towarzyskich spotkań po trudach dnia. Tam wymienia się nowinki, tam roztrząsa różnorakie problemy i wiedzie dyskusje, przy czym ich ton jest — rzekłbym — niezwykle demokratyczny, co poniekąd wynika z faktu, że w saunie nawet przysłowiowy król jest nagi.

Nieuczęszczanie do sauny bywa przez miejscowych niemal źle widziane, a w każdym razie budzi zdziwienie jak można unikać takiej przyjemności. Z Julkiem Ziobro byliśmy prawie codziennymi bywalcami saunowych seansów, z których osobiście wyniosłem kilka interesujących poglądów i informacji również na szybowcowe tematy, o czym napiszę później.

Tankowanie „Jantara" balastem wodnym. Widoczni od lewej: F. Kępka, St. Zientek, B. Włostowski i M. Wilczak. Niżej: Otwarcia zawodów dokonał dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Finlandii Kalle Tennes — znany szybownik, który dwukrotnie startował w mistrzostwach świata: w Samedon — 1948 i w Oerebro — 1950. Na zdjęciu w rozmowie z kierownikiem ekipy polskiej T. Rejniakiem. W środku dyrektor zawodów Tuemo Tervo.

Klasyfikacja końcowa	Zawodnik	Kraj	Szybowiec	Miejsce w konkurencjach									Punktacja końcowa
				I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	
1	Kępka	Polska	Jantar-St.	10	3	1	6	5	3	4	13	2	6 991
2	Strukelj	Jugosławia	Cirrus-St.	6	3	2	14	6	9	1	11	22	6 975
3	Witanen	Finlandia	PIK-20	2	15	9	11	4	17	8	10	4	6 928
4	Kuittinen	Finlandia	PIK-20	3	6	8	4	10	2	18	14	1	6 864
5	Brigliadori	Włochy	Cirrus-St.	20	9	4	12	3	19	4	3	15	6 647
6	Andersson	Szwecja	Cirrus-St.	18	20	3	7	12	7	14	9	8	6 575
7	Kuusisto	Finlandia	PIK-20	19	16	23	1	19	24	3	7	23	6 541
8	Nurminen	Finlandia	PIK-20	1	24	5	2	2	1	22	2	10	6 508
9	Gatolin	Jugosławia	Cirrus-St.	5	13	19	15	23	9	11	24	23	6 445
10	Horma	Finlandia	PIK-20	4	28	7	8	1	12	8	22	18	6 404
11	Pankka	Finlandia	PIK-20	11	22	12	24	24	16	12	1	3	6 350
12	Mander	Australia	PIK-20	7	7	27	10	20	5	16	18	11	6 330
13	Wala	ČSRS	ASW-15	9	9	17	29	7	22	6	17	20	6 311
14	Ax	Szwecja	LS-1	29	1	15	3	15	8	2	5	13	6 276
15	Piludu	Włochy	Libelle-St.	17	3	14	28	8	27	6	6	23	6 236

Strzelanie do tarczy z pistoletu sportowego, na odległość 25 m.

Łuk już napięty! Konkurenci bacznie obserwują strzał kolegi.

Trafił w koło! 250 punktów ma już zapewnione. Zaraz wyłowią spadochron.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

gromadzi 49 punktów. Poza konkurencją strzelam i ja. Pierwszy raz od wojny! Pierwszy raz z pistoletu małokalibrowego. Skończyłem, zbieram na pamiątkę łuski. Przynoszą tarczę. Osiem strzałów w tarczy, dwa poza nią. Ogarnia mnie cicha duma — mam jedną dziesiątkę!

Nieźle. Patrzą na mnie przyjaźnie. „Popatrz, niby sarkofag, a wykosił nas tu z połowę" — słyszę szept drągala w fantazyjnej pasiastej koszulce. „Dziękuję, kolego, za uznanie" — mówię w duchu.

Poprawię się w strzelaniu z kbks. Przyrzekam sobie.

Na drugi dzień — znów piękna pogoda. Słońce, wokół gęste lasy, jeziora, kryształowo czyste powietrze. „Stawiam koniak naczelnemu. Ten wie dokąd i **kogo** wysłać!" — myślę z wrodzoną skromnością. „Alem się zrelaksował".

Strzelamy z karabinków. Najlepszym z najlepszych — jest **Witold Sas.** Szczupły, młodziutki chłopiec. Rąbie aż... 75 punktów. A ja? Wypinam pierś. Wszystkie strzały w tarczy. Jedna dziesiątka.

Pędem teraz do „Żuka" i — na lądowisko. Do Aena. Wpadamy gazem na start. Zakładam przygotowany uprzednio spadochron, ładuję się razem z grupką nagusów do brzuchatego wnętrza maszyny. Trzask karabińczyka, jestem już zaczepiony do stalowej linki. Lecimy na skoki drużynowe.

— Skoczy pan w ubraniu razem z nami do wody? — pyta domyślnie blondyn, siedzący najbliżej drzwi. To **Andrzej Mazur**, z Lublina.

— Nie, psiakrew. Mama mi nie pozwoliła! — rzucam przez zęby. — Ale sprawdzę przynajmniej, jak wy to robicie na golasa.

Śmieją się całą piersią.

Pilot, **Stanisław Ratusiński**, naprowadza maszynę w rejon zeskoku. Drzwi już otwarte. Blondyn stoi już przed drzwiami, zebrany w sobie, sprężony. Rękami przytrzymuje się obrzeża drzwi.

— Teraz, stary, teraz! Skacz! — krzyczy wśród huku silnika jego kolega z drużyny, **Grzesio Rzepecki.**

Miga mi przed oczami młodziutka twarz skoczka. Jak na fotograficznej kliszy — widzę w ułamku sekundy jej zdecydowany, ostry profil, twarde, napięte mięśnie rąk i szczupłych nóg. Skoczył w otchłań jak tygrys. Sekunda, dwie, trzy — poszedł drugi. I znów — kolejny, jeden za drugim.

Już płyną w powietrzu różnokolorowe czasze, jak piękne, z polskich pól kwiaty. Wzdycham z żalem. A jednocześnie — jestem dumny. Tak jakby to byli moi synowie.

Pewnie, z wprawą sterują spadochronami na cel. Łapię za lornetkę: trafili obaj w koła! Zuchy.

A więc — koniec cudownej, letniej przygody?

Tak. Zanim podam wyniki zawodów, powiem parę słów pod adresem **tych** młodych ludzi, którzy — choć przecież młodzi — łażą z kąta w kąt, zblazowani, sfrustrowani, „telewizyjnych" sportowców. Ciamajd, niedołęgów, o wiotkich mięśniach i równie wiotkim, zachwianym morale:

To... nie dla was, co tu opisałem. Mięczaków tu nie potrzeba. Nie dacie rady. Tu trzeba mieć charakter, żelazną kondycję. I po prostu odwagę. Takich bowiem lubią nasze dziewczyny, za takimi patrzą roziskrzonym wzrokiem. Tu nie koguców trzeba, krzykliwych — a orłów.

To wam mówi specjalny wysłannik do Białki, na urządzone przez Aeroklub Lubelski i Zarząd Wojewódzki ZMS w Lublinie zawody.

JERZY ZARĘBSKI

Za kilka sekund — skok! Samolot jest już nad celem. Zdjęcia autora.

P.S.: Serdeczne dzięki dla WSK-„PZL" Mielec i Aeroklubu Mieleckiego za wydatną, przyjacielską pomoc w sprawnym zorganizowaniu zawodów! A słowa uznania — dla kierownika zawodów Janusza Stachowicza, głównego sędziego Władysława Rysia, jego „personelu" — inż. Tadeusza Pakuły, mgra Stasieczka, Marii Kozak i Elżbiety Nowakowskiej, za wzorowe pełnienie niełatwych obowiązków. Pilot Aena — Stanisław Ratusiński — był wprost fantastyczny! Dzielnie sekundował mu jego mechanik — Marian Gronek.

WYNIKI ZAWODÓW W KLASYFIKACJI INDYWIDUALNEJ

1.	**Włodzimierz Stroński** (Aer. Lubelski — I)	990 pkt
2.	**Witold Sas** (Aer. Ziemi Lubuskiej)	973 „
3.	**Ryszard Kumański** (Aer. Krakowski)	953 „
4.	**Tadeusz Nowakowski** (Aer. Warmińsko-Maz.)	943 „
5.	**Jan Tomasik** (Aer. Lubelski — I)	940 „
6.	**Jan Jachyra** (Aer. Mielecki)	938 „
7.	**Jan Chrunik** (Aer. Zagłębia Miedziowego)	933 „
8.	**Andrzej Mazur** (Aer. Lubelski — II)	925 „
9.	**Leopold Piędel** (Aer. Lubelski — I)	923 „
10.	**Władysław Guziakiewicz** (Aer. Mielecki)	912 „
11.	**Leszek Majkowski** (Aer. Krakowski)	901 „
12.	**Marek Fotyga** (Aer. Gdański)	899 „
13.	**Jerzy Komala** (Aer. Pomorski)	888 „
14.	**Stefan Kuźma** (Aer. Gdański)	885 „
15.	**Mirosław Pokropek** (Aer. Gdański)	884 „
16—17.	**Grzegorz Rzepecki** (Aer. Lubelski — II)	865 „
16—17.	**Stanisław Bek** (Aer. Podkarpacki)	365 „
18.	**Zygfryd Rak** (Aer. Pomorski)	861 „
19.	**Robert Wolski** (Aer. Krakowski)	858 „
20.	**Tadeusz Godzisz** (Aer. Podkarpacki)	855 „
21.	**Andrzej Krasoń** (Aer. Mielecki)	848 „
22.	**Leszek Cygan** (Aer. Stalowowolski)	834 „
23.	**Jerzy Raubo** (Aer. Zagłębia Miedziowego)	823 „
24.	**Mirosław Chmielewski** (Aer. Pomorski)	819 „
25.	**Jerzy Kulig** (Aer. Warmińsko-Maz.)	815 „
26.	**Jan Czernicki** (Aer. Podkarpacki)	814 „
27.	**Adam Piech** (Aer. Stalowowolski)	746 „
28.	**Andrzej Zając** (Aer. Zagłębia Miedziowego)	725 „
29.	**Zbigniew Zieliński** (Aer. Ziemi Lubuskiej)	649 „
30.	**Stanisław Chweszczuk** (Aer. Stalowowolski)	578 „
31.	**Tadeusz Rajsz** (Aer. Ziemi Lubuskiej)	573 „
32.	**Zenon Łukaszewicz** (Aer. Warmińsko-Maz.)	557 „

DRUŻYNOWO: 1. Aeroklub Lubelski — I (3568 pkt), 2. Aeroklub Krakowski (3436 pkt.), 3. Aeroklub Mielecki (3432 pkt).

ŚWIATOWE LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE 1974

Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego — ICAO opublikowała niedawno dane statystyczne dotyczące lotnictwa komunikacyjnego w roku 1974. Możliwe zatem stało się w miarę obiektywne podsumowanie również jego wyników ekonomicznych.

W połowie roku ubiegłego ukazało się w prasie dużo informacji wskazujących na trudną sytuację lotnictwa komunikacyjnego. Donoszono o kłopotach związanych z inflancją i recesją gospodarczą w rozwiniętych krajach kapitalistycznych. Te czynniki, a także kryzys energetyczny i kilkakrotny wzrost cen paliwa, a co za tym idzie i kosztów eksploatacyjnych, odbijały się niekorzystnie na działalności towarzystw lotniczych. Tym niemniej można dziś powiedzieć, że alarmujące doniesienia były nieco przesadzone.

Światowe lotnictwo komunikacyjne co roku zwiększa liczbę przewożonych pasażerów i towaru. Tak było również w roku 1974, w którym przewieziono ogółem 508 milionów pasażerów na odległość 646 miliardów kilometrów (w roku 1973 odpowiednio 483 mln pasażerów na odległość 617 mld kilometrów). Towaru i poczty — 22 miliardy tonokilometrów (w roku 1973 20,5 mld tonokilometrów).

Na pewnych odcinkach przewoźnicy powietrzni są już od kilku lat faktycznymi monopolistami przewozów — np. przy przewozach pomiędzy Europą i Ameryką ponad 90 proc. pasażerów korzysta z usług towarzystw lotniczych. Podobnie jest na trasach pomiędzy Europą i Azją. Pozycja faktycznego monopolisty transportu powietrznego umocniła się na tych kierunkach przewozów także i w roku 1974. Do zwiększającej się konkurencyjności lotnictwa komunikacyjnego przyczynia się dynamiczny rozwój techniki lotniczej — wprowadzanie coraz szybszych, bezpieczniejszych i pojemniejszych samolotów. Nic też dziwnego, że w ciągu dziesięciolecia (1965—1974) ilość dokonanych przewozów podwoiła się. Z roku na rok liczba przewożonych pasażerów wzrastała średnio o 10 proc. Coraz bardziej opłacalne staje się także przewożenie towarów samolotami. Kontrahenci towarzystw lotniczych przekonali się, że niesłuszna jest dotychczasowa opinia jakoby lotnictwo było środkiem transportu drogim i niepewnym. Przewóz niektórych towarów tradycyjnymi metodami bywa niemożliwy, a czasem również nieekonomiczny. Szybkość, z jaką dokonuje się przewozu, jest główną zaletą lotnictwa — zaletą, która otwiera nowe rynki zbytu np. dla owoców i świeżych warzyw. Przyczynia się to do stosunkowo szybszego od pasażerskich rozwoju przewozów towarowych.

Zastój natomiast obserwuje się w przewozie poczty. Sytuację taką należy tłumaczyć przede wszystkim rozwojem telekomunikacji. Połączenia telefoniczne i telexowe stają się ogólnie dostępne, stosunkowo niedrogie i w związku z tym mniej korzysta się z załatwiania spraw drogą korespondencji pocztowej.

Wspomniane już przewidywania, że sytuacja ekonomiczna lotnictwa pogarsza się, znalazły częściowo swoje potwierdzenie w zahamowaniu dotychczasowej, bardzo wysokiej, dynamiki przyrostów przewozów lotniczych. W 1974 r. przewieziono zaledwie o 4 proc. pasażerów więcej niż w 1973 r., co jest najmniejszym rocznym przyrostem od 15 lat. Główną przyczyną tej sytuacji było zmniejszenie się ruchu turystycznego oraz wzrost cen biletów lotniczych. Zwłaszcza podwyższenie cen biletów lotniczych i innych taryf lotniczych niekorzystnie odbiło się na liczbie indywidualnych podróży. Podwyżki te, często dość znaczne, wywołane były koniecznością pokrycia zwiększających się kosztów eksploatacyjnych, a wzrost opłat za niektóre usługi przewozowe wynosił często ponad 30 proc. w stosunku do roku 1973.

„Jumbo-jety" na lotnisku fabrycznym zakładów Boeinga.

Jak się okazało, tak znaczne podwyżki w pełni zrównoważyły zwiększone koszty lotnictwa cywilnego. Lotnictwo komunikacyjne w roku 1974 nie tylko nie poniosło strat, ale uzyskało jeszcze nadwyżkę w wysokości ponad 1 miliarda dolarów. Nie jest to nadwyżka duża, świadczy jednak o tym, że globalnie prowadzono prawidłową politykę gospodarczą. Dla przykładu w roku 1970 bilans wpływów i zysków lotnictwa komunikacyjnego był ujemny, pomimo że wspomniane niekorzystne zjawiska gospodarcze nie występowały w tym roku w tak znacznych rozmiarach, jak to miało miejsce w roku 1974.

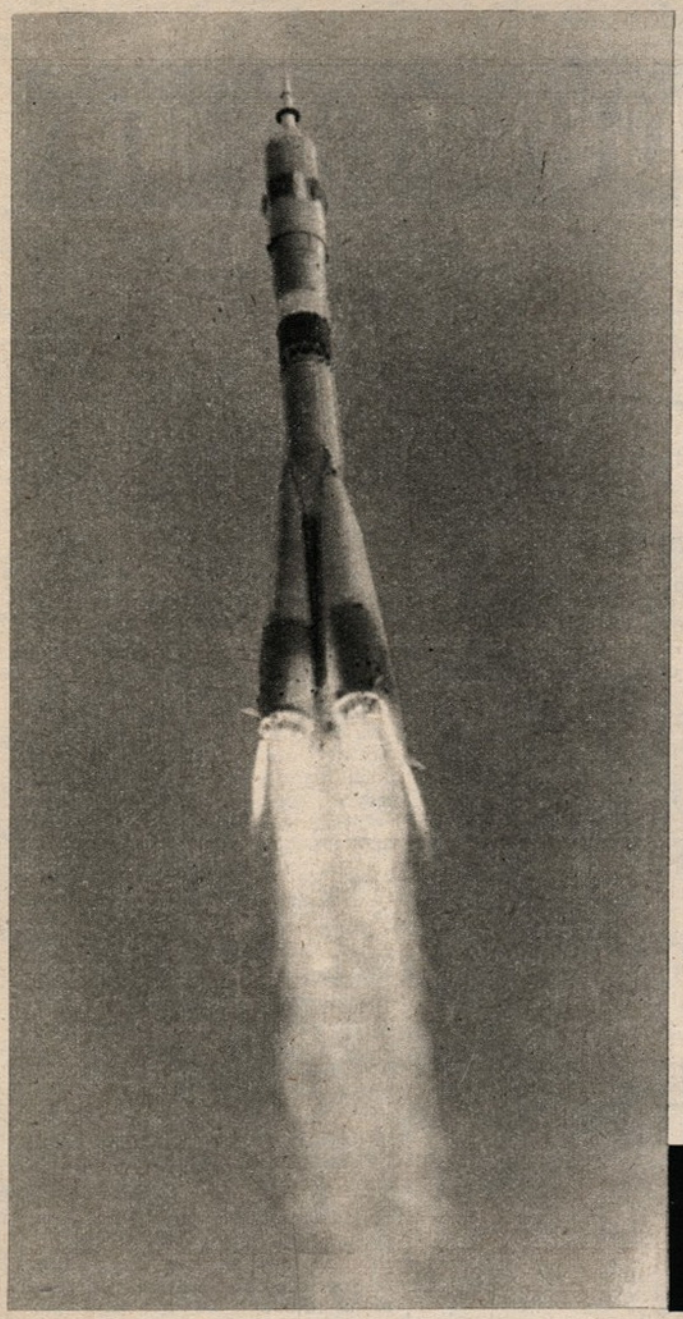
Podejmowanie prawidłowych i przemyślanych decyzji w lotnictwie daje się zauważyć, zwłaszcza przy decydowaniu o tworzeniu nowych połączeń lotniczych. Z dużą uwagą rozpatrywano możliwość uruchomienia nowych połączeń. Dokonano rewizji polityki utrzymywania połączeń nierentownych. O likwidacji takich nierentownych połączeń często donosiła w roku ubiegłym prasa całego świata. W rzeczywistości posunięcia takie były w pełni uzasadnione i prowadzi się je w dalszym ciągu. Ograniczą się także częstotliwość połączeń pomiędzy portami lotniczym nie posiadającymi wystarczającego do zapełnienia samolotów ruchu pasażerskiego. Takie postępowanie jest w pełni słuszne, jako że współczynnik wykorzystania miejsc w samolotach jest jeszcze daleki od optymalnego. Mimo że zwiększył się on o prawie 3 proc., to wynosi obecnie zaledwie 58 proc. i daleki jest jeszcze od najbardziej korzystnego, wynoszącego 65 proc. Aby bardziej racjonalnie wykorzystywać sprzęt latający, wiele firm nie zawahało się nawet zatrzymywać swoje „jumbo-jety" w hangarach, aby nie dopuszczać do pustych przelotów.

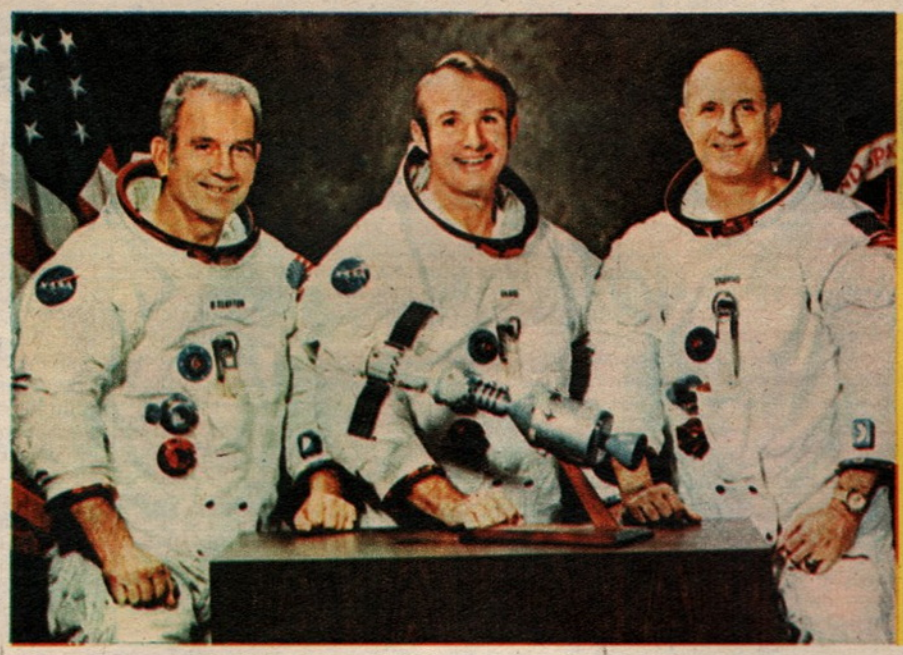
Podsumowując ten krótki opis stanu lotnictwa w 1974 r. stwierdzić można, że rok ten, mimo że nieco gorszy od lat poprzednich, nie był aż tak zły, jak na to wskazywały doniesienia prasowe i przewidywania znawców. Trudne zadania, z jakimi lotnictwo komunikacyjne świata spotkało się, zostały dobrze rozwiązane. Trudności zmusiły linie lotnicze do zrewidowania prowadzonej dotychczas polityki i jej racjonalizacji. Okazało się zatem, że światowe lotnictwo komunikacyjne jest gałęzią gospodarki nadzwyczaj prężną i w pełni przygotowaną do rozwiązywania zadań, jakie napotyka na drodze swojego rozwoju.

ALEKSANDER TOBOLEWSKI

Polski Il-62 „Mikołaj Kopernik" w porcie lotniczym stolicy Finlandii — Helsinek.

508.000.000 pasażerów przeleciało 646.000.000.000 kilometrów





Załoga „Apollo" (zdjęcie z lewej): D.K. Slayton, V.D. Brand i T.P. Stafford.

Gen. mjr A. A. Leonow i inż. W. N. Kubasow, po przybyciu z kosmicznego lotu do Moskwy, meldują: Zadanie wykonane (z prawej).

TO BYŁ TYDZIEŃ! KOSMICZNY! Pierwsze w dziejach międzynarodowe połączenie statków kosmicznych i realizacja wspólnych programów lotu pojazdów kosmicznych Związku Radzieckiego i Stanów Zjednoczonych. Wielki eksperyment kosmiczny „Sojuz-Apollo" otworzył nową kartę w historii podboju Kosmosu.

Dzięki prasie, radio, a głównie telewizji, śledziliśmy z emocją to wielkie wydarzenie w Kosmosie. Zanim pełniej opiszemy i skomentujemy kosmiczny tydzień, przypomnijmy sobie pokrótce najważniejsze fakty ze wspólnej ekspedycji kosmicznej ZSRR i USA (wg czasu warszawskiego).

15 LIPCA (wtorek)

13.20 – Start statku „Sojuz-19" z kosmodromu w Bajkonurze.

20.50 – Start statku „Apollo" z kosmodromu w Cap Canaveral.

16 LIPCA (środa)

7.30 – Pierwsze śniadanie kosmonautów radzieckich i astronautów amerykańskich na pokładach obu statków. Kontrola systemów pokładowych.

Załogi obu statków, przygotowujące się do manewru połączenia, usuwają niespodziewane awarie. Załoga „Sojuza-19" usuwa usterkę jednej z 4 kamer telewizyjnych. Załoga „Apollo" boryka się z unieruchomionym mechanizmem włazu do członu stykowego.

16.30 – Zakończenie w „Apollo" demontażu urządzenia włazu do członu stykowego.

17.40 – Usunięcie uszkodzenia systemu telewizyjnego na statku „Sojuz-19" i pierwsza transmisja telewizyjna.

19.37 – Załoga „Sojuza-19" rozpoczyna pierwsze operacje (obniżenie ciśnienia we wnętrzu) w celu połączenia ze statkiem „Apollo".

21.55 – Doświadczenia biologiczne w „Sojuzie-19" (z kolonią bakterii promieniowców i embrionami krewetek; o 22.40 – z embrionalnym rozwojem ryb).

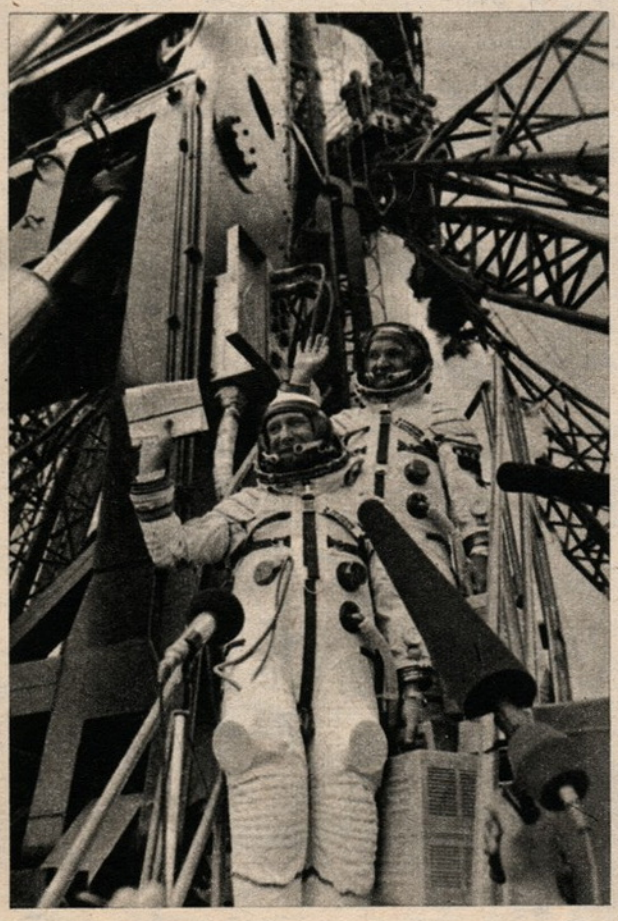
17 LIPCA (czwartek)

14.20 – Pierwsza łączność między załogami „Sojuza-19" i „Apollo".

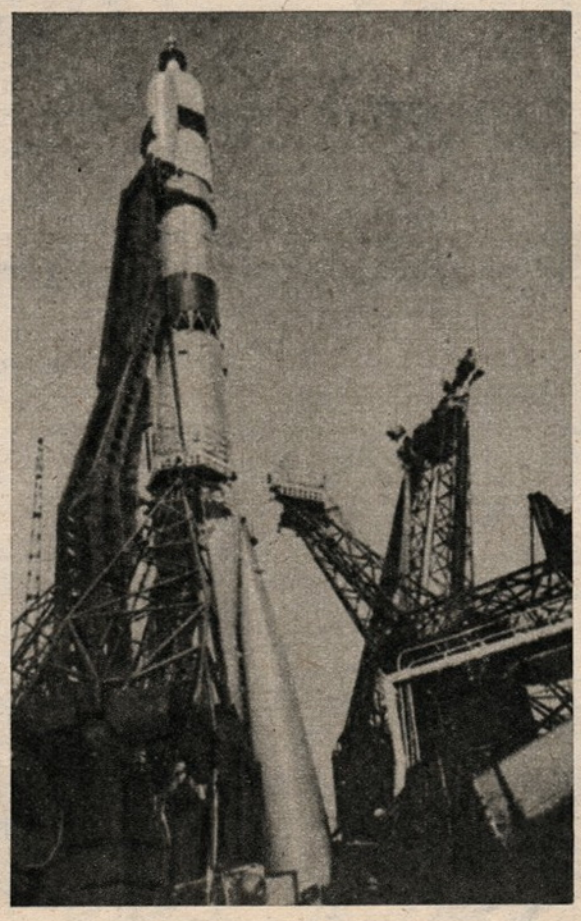
16.55 – Zakończenie manewrów korekcyjnych orbity „Apollo".

NOWA KARTA W HI

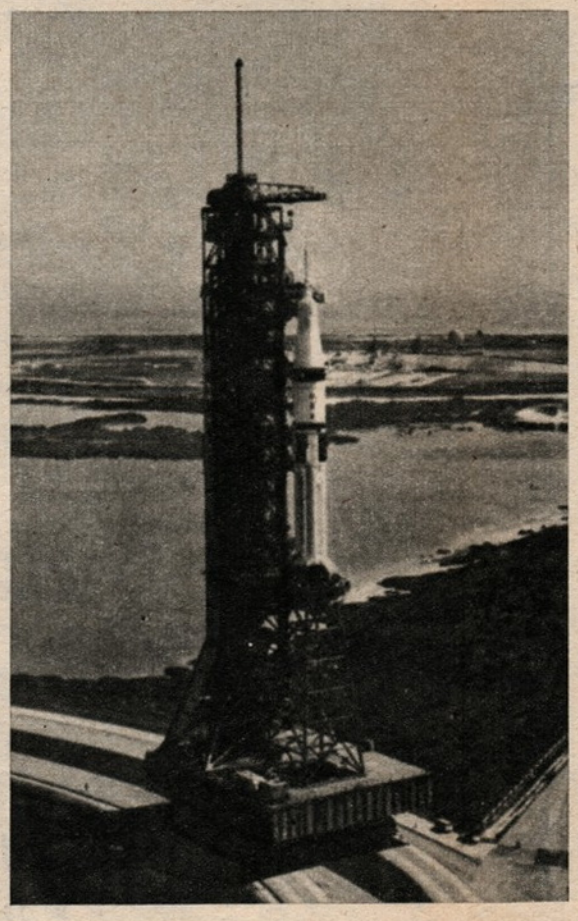
15 lipca 1975 r. Start „Sojuza-19" (powyżej) z załogą: A. A. Leonow i W. N. Kubasow (poniżej).



Radziecka rakieta, która wyniosła statek „Sojuz-19" na orbitę okołoziemską.



Amerykańska rakieta „Saturn-IB", która wyniosła statek „Apollo" na orbitę okołoziemską.



17.12 – Połączenie „Sojuza-19" i „Apollo" w Kosmosie (na wysokości ok. 225 km nad ziemią), które tworzą jednolity pojazd kosmiczny o długości 21 m i masie 21 ton.

20.16 – Otwarcie włazu prowadzącego z członu przejściowego „Apollo" do „Sojuza-19".

20.22 – Pierwszy uścisk dłoni w Kosmosie (nad Amsterdamem) A. A. Leonowa i T. P. Stafforda. T. P. Stafford i D. K. Slayton przechodzą do „Sojuza-19".

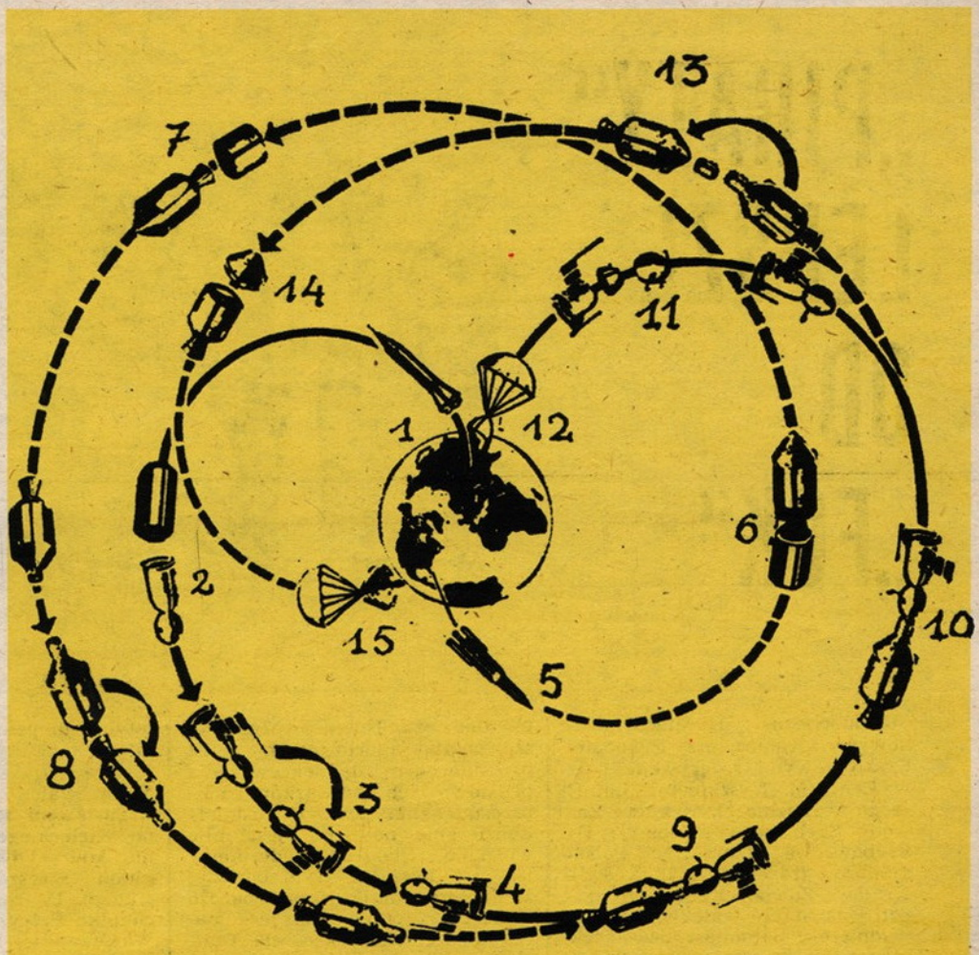
22.04 – Wymiana dokumentów o połączeniu, proporców i podpisanie zaświadczenia FAI. Wspólna kolacja w „Sojuzie-19".

18 LIPCA (piątek)

00.30 – T. P. Stafford i D. K. Slayton powracają do „Apollo".
– Odpoczynek nocny obydwu załóg.

10.05 – Rozpoczęto przeprowadzanie wspólnych eksperymentów naukowych.

14.03 – Leonow przechodzi na pokład „Apollo" (był w nim 6 h), Brandt na pokład „Sojuza-19".



Kosmiczne szlaki eksperymentu „Sojuz – Apollo": 1 – start „Sojuza-19", 2 – odłączenie „Sojuza-19" od rakiety nośnej, 3 – odwrócenie „Sojuza-19", 4 – wejście „Sojuza-19" na tzw. orbitę montażową, 5 – start „Apollo", 6 – oddzielenie „Apollo" od pierwszego członu rakiety nośnej, 7 – oddzielenie „Apollo" od drugiego członu rakiety nośnej, 8 – odwrócenie „Apollo", 9 – manewr połączenia statków kosmicznych, 10 – wspólny lot i badania, 11 – odłączenie członu lądującego „Sojuza-19",12 – lądowanie „Sojuza-19", 13 – odwrócenie „Apollo" i odrzucenie komory przejściowej, 14 – odłączenie członu wodującego „Apollo", 15 – wodowanie „Apollo", (wg. „Trybuny Ludu").

STORII PODBOJU KOSMOSU

Po południu zakończenie 20-godzinnego wspólnego eksperymentu z uniwersalnym piecem elektrycznym zainstalowanym na pokładzie połączonego zespołu „Sojuz-Apollo".

17.25 – Dowódca „Apollo" wyjmuje z pieca próbki różnych kombinacji stopów przetopionych w warunkach nieważkości i przekazuje je dowódcy „Sojuza-19, w celu przewiezienia na Ziemię.

18.30 – Statki „Sojuz-19" i „Apollo" znajdują się nad granicą ZSRR i PRL.

20.00 – Początek półgodzinnej orbitalnej konferencji prasowej załóg połączonych statków w Kosmosie z ośrodkami w Houston i w Moskwie.

21.40 – Załogi pożegnały się i udały do swych statków macierzystych, po czym – odpoczynek nocny.

19 LIPCA (sobota)

7.40 – Rozpoczęcie kolejnego dnia pracy w Kosmosie.

13.03 – Początek operacji rozłączenia statków kosmicznych.

Lot „Sojuza-19" i „Apollo" na orbicie w bliskim sąsiedztwie (oddalenie na odległość 220 m). Eksperyment ze sztucznym zaćmieniem Słońca i odbiciem promieniowania laserowego.

13.34 – Ponowne połączenie „Sojuza-19" z „Apollo".

16.25 – Ostatnia rozmowa telefoniczna pomiędzy załogami obydwu statków.

16.28 – Ostateczne rozłączenie obydwu statków.

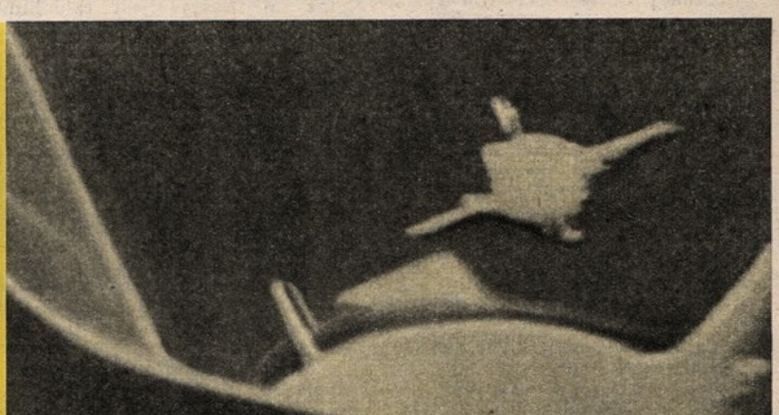
21 LIPCA (poniedziałek)

11.50 – Lądowanie „Sojuza-19" w okolicy Arkalyku w Kazachstanie.

24 LIPCA (czwartek)

22.18 – Wodowanie „Apollo" na Pacyfiku w odległości 555 km na zachód od Hawajów.

(ry)



Zbliżenie się „Apollo" do „Sojuza-19" w czasie manewru połączenia statków w Kosmosie.

Pierwsze spotkanie w Kosmosie radzieckich kosmonautów A. A. Leonowa i W. N. Kubasowa z amerykańskimi astronautami T. P. Staffordem i D. K. Slaytonem na pokładzie „Sojuza-19".

ZDJĘCIA: APN „Nowosti", „Izwiestia" „Air Cosmos", NASA

„PIRATY" LEPSZE OD „FOK"

Uczestniczki IX Krajowych Zawodów Kobiet w Lesznie.
Zdjęcie: B. Koszewski

Jednocześnie z II Międzynarodowymi Kobiecymi Zawodami Szybowcowymi rozgrywane były w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie IX Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet i III Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów (razem 59 szybowców!). Krajowe Zawody Kobiet zgromadziły na starcie zaledwie 10 zawodniczek, natomiast na starcie mistrzostw juniorów stanęło 28 młodych pilotów, w tym 4 zagranicznych — po dwóch z NRD i RFN. Panie startowały na „Fokach", a juniorzy na „Piratach". Konkurencje były te same co w zawodach międzynarodowych kobiet: **docel—powrót 190 km zamieniony na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie** (tej konkurencji uczestniczkom krajowych zawodów nie udało się zaliczyć); **docel—powrót 150 km; trójkąt 142 km zamieniony na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie; docel—powrót 208 km** oraz **trójkąt 501 km zamieniony na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie.** Tak więc juniorzy rozegrali 5 konkurencji, a uczestniczki IX KZSK 4 konkurencje. W poszczególnych konkurencjach triumfowali: wśród pań — **I i III Maksymiliana Paszyc; II — Bożena Demczenko; IV — Hanna Badura;** wśród juniorów — **I i II — Andrzej Śmielkiewicz; III — Marek Włodarczyk i Jerzy Wołkowycki (ex aequo); IV — Horst Heimann (NRD); V — Waldemar Jaworski.**

Zawodniczki i zawodnicy spotkali się z tymi samymi przeciwnościami aury co uczestniczki zawodów międzynarodowych, o czym pisaliśmy w relacji z II MKZS. Nasze panie i juniorzy wykazali (w większości), że potrafią dobrze latać w zróżnicowanych warunkach i sportowo walczyć o jak najlepszy rezultat. Zaimponowali zwłaszcza juniorzy, którzy na „Piratach" niejednokrotnie uzyskiwali wyniki równe lub lepsze od rezultatów osiągniętych na bardziej doskonałych „Fokach", a nawet „Cobrach". Są wśród nich talenty, z którymi polski sport szybowcowy ma prawo wiązać nadzieje na dalsze sukcesy.

Niestety, juniorzy nie popisali się w Lesznie zachowaniem, tak na ziemi jak w powietrzu. Unikanie pracy na starcie i niepartykularne odzywki w eterze każą zwrócić baczniejszą niż dotąd uwagę na pracę wychowawczą z tą młodzieżą. Talent i coraz lepsze wyniki sportowe nie mogą być powodem do lekceważenia podstawowych obowiązków i nieprzestrzegania pewnych ustaleń. Zadzieranie nosa nie jest mile widziane, zwłaszcza wtedy, kiedy jest przedwczesne. Tym bardziej że juniorzy mają jeszcze bardzo wiele pracy przed sobą, jeśli marzą o wielkich sukcesach. Chociażby zlikwidowanie złych manier w postaci latania stadami, co hamuje inicjatywę i ogranicza postępy.

Triumfatorką IX Krajowych Zawodów Szybowcowych Kobiet została **Maksymiliana Paszyc.** Była trzykrotna rekordzistka międzynarodowa prowadziła w Lesznie od startu do mety. Pomimo braku treningu, skutecznie wykorzystała swoje doświadczenie, zawierające się m.in. w 1 500 wylatanych godzinach i 40 000 przelecianych kilometrów. Mgr inż. M. Paszyc jest członkinią Aeroklubu Wrocławskiego i pracownicą Działu Współpracy z Zagranicą Instytutu Technologii Elektronicznej w... Warszawie.

W ogóle w krajowych zawodach kobiet dominowało doświadczenie, o czym świadczą także wysokie lokaty **Hanny Badury, Ireny Kostki** i **Lucyny Krzywonos.** W tej sytuacji tym większe uznanie należy się przedstawicielce młodego pokolenia **Jolancie Ziobro,** która zdołała wywalczyć aż drugą lokatę w zawodach. Mająca jeszcze niewielkie doświadczenie zawodnicze pilotka Aeroklubu Podkarpackiego poszła w ślady swego męża Juliana Ziobry, który jest aktualnym szybowcowym mistrzem Polski w klasie otwartej.

Gorzej niż można było oczekiwać wypadła **Anna Przybyła,** rezerwowa pilotka ekipy narodowej na II MKZS.

Szybowcowym mistrzem Polski juniorów na rok 1975 został **Andrzej Śmielkiewicz** z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, absolwent liceum ogólnokształcącego, syn konstruktora szybowców (m.in. „Pirata") i dyrektora Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Szybownictwa w Bielsku-Białej, inż. Jerzego Śmielkiewicza. Najlepszy aktualnie junior w kraju startował w zawodach... po raz pierwszy. Lata od 4 lat, wylatał 250 godzin i przeleciał 3 000 km. Ma złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami. Mistrzowski tytuł wywalczył na nowym prototypie ulepszonej wersji „Pirata".

Wicemistrzostwo Polski po zaciętej walce z utalentowanym **Bogusławem Peczelą** z Aeroklubu Kieleckiego zdobył ostatecznie **Andrzej Kanigowski** z Aeroklubu Warszawskiego. 23-letni student IV roku Wydziału Mechaniki Precyzyjnej Politechniki Warszawskiej lata od 6 lat. Wylatał 600 godzin i przeleciał 12 000 km. Ma odznakę diamentową. W SMPJ startował po raz czwarty (w ubiegłym roku zajął 3 miejsce).

Na specjalne wyróżnienie zasługuje jeszcze co najmniej kilku juniorów. Ich aktualną siłę odzwierciedla dosyć prawidłowo klasyfikacja mistrzostw. Słabsze miejsce niż można się było spodziewać zajął aktualny wicemistrz Polski seniorów w klasie standard **Jerzy Makula.** Ten dobry, ale młody pilot, nie udźwignął jednak jeszcze roli faworyta mistrzostw juniorów.

Dobrych pilotów, którzy jak równi z równymi walczyli z najlepszymi polskimi juniorami o czołowe lokaty, przysłały NRD i RFN. Najlepszy z nich, **Winfried Schulz,** zajął wysokie czwarte miejsce.

Potrójne zawody w Lesznie nasunęły wiele uwag, do których przyjdzie nam jeszcze wrócić.

IX KZSK były imprezą kadłubową, minizawodami bez szerszego oddechu i nowych twarzy, świadczącymi może i o pewnej sile, ale z pewnością nie o prężności szybowcowego latania kobiet w Polsce.

Natomiast III SMPJ były imprezą, która dobrze spełniła swoje zadania. Dała możliwość bezpośredniej konfrontacji sporej grupie najbardziej utalentowanych pilotów najmłodszego pokolenia, wyselekcjonowanych podczas sukcesywnej pracy związanej z istnieniem kadry juniorów. Wszystkie zauważone braki u tej grupy pilotów, z wychowawczymi włącznie, będą zapewne przedmiotem dalszej pracy trenera i — miejmy nadzieję — także samych zawodników.

HENRYK KUCHARSKI

III SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

Miejsce	Pilot	Aeroklub	Punkty
1.	Andrzej Śmielkiewicz	Bielsko-Biała	3 288
2.	Andrzej Kanigowski	Warszawa	3 256
3.	Bogusław Peczela	Kielce	3 231
4.	Winfried Schulz	RFN	3 155
5.	Jerzy Bartoszek	Lublin	3 139
6.	Kaarl Klossok	RFN	3 119
7.	Witold Seroka	Poznań	3 090
8–9.	Andrzej Górnicki	Lublin	3 077
8–9.	Marek Mokszki	Grudziądz	3 077
10.	Horst Heimann	NRD	3 074
11.	Jerzy Makula	Rybnik	2 859
12.	Andrzej Praski	Wrocław	2 821
13.	Winfried Schubert	NRD	2 816
14.	Bogdan Rogaliński	Poznań	2 806
15.	Wiesław Balonis	Białystok	2 776
16.	Tadeusz Wrona	Zielona Góra	2 759
17.	Jacek Żak	Bielsko-iBała	2 747
18.	Zbigniew Mrozek	Dęblin	2 698
19.	Zbigniew Rauch	Gdańsk	2 696
20.	Mirosław Grzelak	Lublin	2 541
21.	Waldemar Jaworski	Świdnik	2 462
22.	Piotr Wajda	Białystok	2 263
23.	Jerzy Wołkowycki	Białystok	2 254
24.	Marek Włodarczyk	Radom	2 224
25.	Lechosław Lipski	Słupsk	2 174
26.	Andrzej Malec	Kielce	2 044
27.	Andrzej Szeszko	Łódź	1 991
28.	Maria Zawiślan	Lubin	847

IX KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE KOBIET

1.	Maksymiliana Paszyc	Wrocław	3 059
2.	Jolanta Ziobro	Krosno	2 973
3.	Hanna Badura	Bielsko-Biała	2 959
4.	Irena Kostka	Gdańsk	2 778
5.	Lucyna Krzywonos	Warszawa	2 639
6.	Urszula Molenda	Katowice	2 479
7.	Anna Przybyła	Łódź	2 428
8.	Barbara Prinke	Gliwice	2 310
9.	Bożena Demczenko	Wrocław	2 245
10.	Elżbieta Małkiewicz	Gdańsk	1 427

NASI KORESPONDENCI DONOSZĄ

O PUCHAR ZATOKI GDAŃSKIEJ

W dniach 4—8 lipca br. Aeroklub Gdański zorganizował XII międzynarodowe zawody spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej i Puchar Prezydenta Gdańska. Startowało 11 drużyn z różnych aeroklubów, w tym dwie z Pragi i Budapesztu.

W programie zawodów wykonano skoki do wody na celność lądowania w rejonie mola w Sopocie (6 lipca). Rozgrywana konkurencja, obok wyczynu sportowego, była pięknym widowiskiem dla tysięcy wczasowiczów i mieszkańców Trójmiasta zgromadzonych na molo i plaży.

Największy sukces odniosła drużyna WKS „Zawisza" z Bydgoszczy, zajmując pierwsze miejsce — 53,14 pkt. Drugie miejsce zajął zespół z Pragi — 88,74 pkt., trzecie zespół z Torunia — 95,88 pkt., a czwarte zespół z Gdańska — 98,65 pkt.

Indywidualnie zwyciężył **S. Barwik** z WKS „Zawisza" — 12,71 pkt., przed swym kolegą klubowym **W. Kowalaszką**, **I. Makowskim** (Toruń) i **J. Michalskim** (Gdańsk).

W skokach do wody najlepszymi okazali się: **S. Barwik, I. Svoboda, D. Sachta, W. Pospisil** i **J. Michalski**, którzy uzyskali 0,00 pkt.

Józef Matera

OBÓZ SPADOCHRONOWY W OLEŚNICY

Wielu sprawnych fizycznie młodych ludzi pragnie po ukończeniu szkoły odbyć służbę wojskową w formacjach powietrzno-desantowych. Panuje powszechne (słuszne zresztą) przekonanie, że desant jest twardą szkołą życia, gdzie można uzyskać szereg nowych umiejętności oraz możliwość sprawdzenia samego siebie w trudnych sytuacjach życiowych. Normalna droga do wojsk powietrzno-desantowych wiedzie od komisji poborowej poprzez wojskową komisję lekarską oraz Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Krośnie n. Wisłokiem, gdzie kandydaci wykonują trzy pierwsze w życiu desantowe skoki ze spadochronem.

Z inicjatywy Kuratorium, Wydziału Oświaty i Wychowania we Wrocławiu oraz Aeroklubu Wrocławskiego, postanowiono umożliwić młodzieży szkolnej Dolnego Śląska odbycie teoretycznego i praktycznego przeszkolenia spadochronowego w zakresie przygotowującym do służby w wojskach powietrzno-desantowych. W tym celu zorganizowano w Oleśnicy obóz przysposobienia obronnego, tworząc kompanię spadochronową liczącą 86 uczniów z dolnośląskich szkół średnich.

Szkolenie teoretyczne rozpoczęli 27 czerwca społeczni instruktorzy Aeroklubu Wrocławskiego — mgr **Radosław Pruski** i mgr **Czesław Kudłek**. 10 lipca wykonano pierwsze skoki. Ogółem szkolenie ukończyły 54 osoby: 9 dziewcząt i 45 chłopców. Wykonali oni po trzy skoki ze spadochronem z samolotu An-2. Skoki wykonane były z wysokości 800 m, z samoczynnym otwarciem spadochronu. Szkolenie zakończono 12 lipca br. Łącznie wykonano 170 skoków. Odbyły się one całkowicie bezpiecznie. Uczestnicy kursu otrzymali świadectwa. Najlepsi skoczkowie — **Danuta Augustyńska** oraz **Jerzy Łaskarzewski** zostali wyróżnieni dyplomami i nagrodami ufundowanymi przez dowódcę jednostki lotniczej.

Pragnę w tym miejscu podziękować dowództwu Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Zmechanizowanych im. Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu, za udostępnienie dla potrzeb szkolenia 10 kompletów spadochronów desantowych.

(kuc.)

MISTRZOSTWA SZYBOWCOWE DOLNEGO ŚLĄSKA

Lubin po raz szósty z rzędu był gospodarzem wzorowo zorganizowanych okręgowych zawodów szybowcowych, goszcząc 31 pilotów z aeroklubów: Jeleniogórskiego (7), Opolskiego (4), Wrocławskiego (9), Zagłębia Miedziowego (11) oraz 4 szybowników z zaprzyjaźnionego aeroklubu Klix (NRD). Zawody, rozegrane w dniach 1—13 lipca były jednocześnie III Dolnośląskimi Mistrzostwami Szybowcowymi. Wśród uczestników dominowała młodzież, prawie połowę stanowili debiutanci.

I konkurencję (przelot po trasie trójkąta 156 km) rozegrano 2 lipca. Wśród 10 pilotów, którzy wykonali zadanie dnia, najszybszy był **Antoni Kawzowicz** (Wrocław) — 453 pkt., przed **Kazimierzem Faryniarzem** (Lubin) — 401 pkt. II konkurencją był przelot docelowo-powrotny 104 km (na termice bezchmurnej). Wygrał najstarszy spośród uczestników — **Hermann Schellhase** (Klix) — 1000 pkt., przed **Mirosławem Grzelakiem** (Lubin) — 972 pkt. Kolejną próbę — przelot po trasie trójkąta 156 km — ukończyli wszyscy piloci. Trzy pierwsze miejsca zajęli zespołowo latający opolanie: **Wacław Kierod** i **Bronisław Krasnodębski** — po 1000 pkt. oraz **Marek Szufa** — 970 pkt.

Najbardziej radosnym dniem zawodów był 8 lipca. Kierownik sportowy **Stanisław Sójka** zaplanował trasę trójkąta 308 km. Spośród 32 szybowników, którzy ją wykonali — 14 zdobyło diament. Najlepsi: **Marek Brejta** (Wrocław) — 1000 pkt. i **Eligiusz Wawrzyniak** (Lubin) — 982 pkt. Kolejne zadanie — przelot po trasie trójkąta 219 km ukończyło 15 pilotów. Zwyciężył **Andrzej Praski** (Wrocław) — 695 pkt., przed **Bożeną Demczenko** (Wrocław) — 690 pkt. Ostatnią, szóstą konkurencją była próba pokonania trasy trójkąta 156 km. Niestety, szybko tworzące się burze zagrodziły pilotom powrót do lotniska. Wszystkie szybowce lądowały w terenie przygodnym.

Mistrzem szybowcowym Dolnego Śląska został ponownie **Wacław Kierod** (Opole) — 3840 pkt., wyprzedzając **Witolda Bródkę** (Jelenia Góra) — 3785 pkt. i **Eligiusza Wawrzyniaka** (Lubin) — 3738 pkt.

W tych wzorowo zorganizowanych zawodach przeleciano na szybowcach 32 762 km, zdobywając 330 729 pkt. w zawodach o memoriał Ryszarda Bitnera i 14 diamentów.

Stanisław Błasiak

Odprawa przed startem zawodników do konkurencji w okręgowych zawodach szybowcowych w Lubinie. Zdjęcie: Bogdan Kasprzycki

MODEL SZYBOWCA

Model SK-44 „El condor passa" został zaprojektowany i zbudowany z myślą o startach w różnych, także w bardzo trudnych, warunkach atmosferycznych. Uzyskane wyniki potwierdziły w pełni przyjęte założenia.

Rok 1971: Memoriał Dobiszewskiego (Ostrów Wlkp.) — 1 miejsce (900 s); Memoriał Michniewskiego (Katowice) — 1 miejsce (842 s); Mistrzostwa Polski (Leszno) — 6 miejsce (802 s).

Rok 1972: Statua Górnika (Gliwice) — 2 miejsce (842 s); Mistrzostwa Polski (Krosno) — 3 miejsce (708 s).

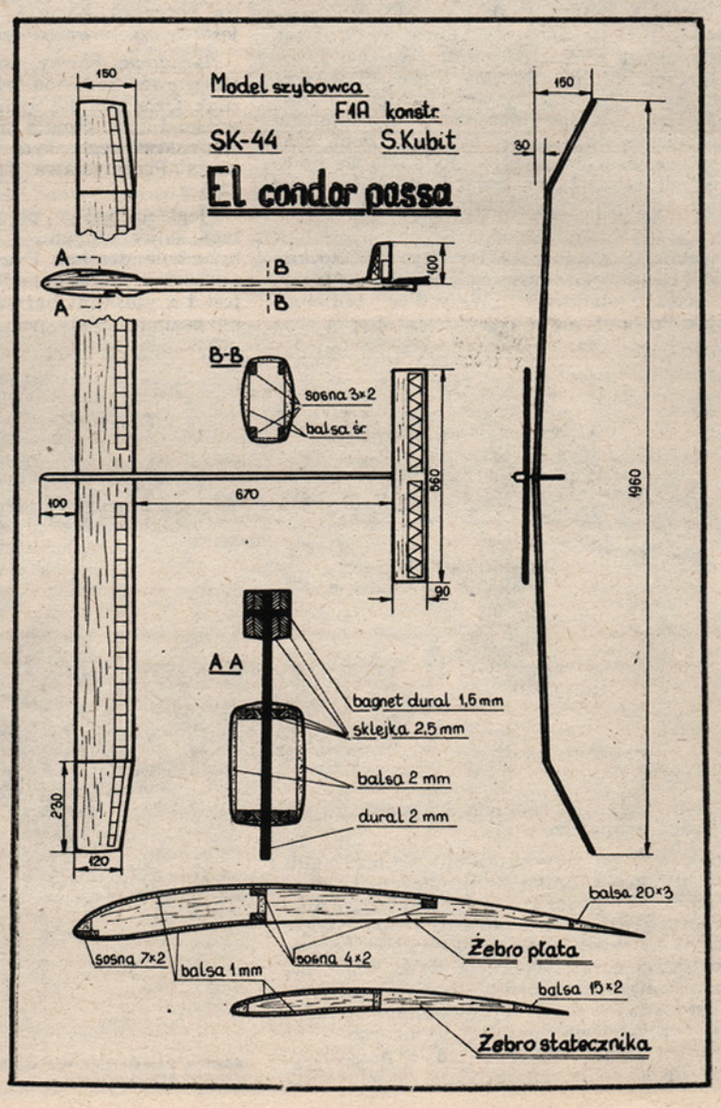
Rok 1973: Eliminacje do mistrzostw świata (Nowy Targ) — 2 miejsce (1080 s).

Rok 1974: Statua Górnika (Gliwice) — 3 miejsce (870 s).

Model wyróżnia się bardzo mocną konstrukcją. Obustronny keson skrzydeł wraz z dźwigarami tworzą na pewnej szerokości zamkniętą konstrukcję o dużej wytrzymałości. Podobną konstrukcję posiada statecznik poziomy. Łączenie skrzydeł przy pomocy języków duralowych o grubości 1,5 mm. Płat prawy posiada o 1,5° większy kąt zaklinowania, aniżeli płat lewy. W odległości 8 mm od krawędzi natarcia naklejony jest turbulator z nitki bawełnianej grubości ok. 0,4 mm.

Kadłub konstrukcji raczej klasycznej. Część przednia zabudowana jest na płozie duralowej grubości 1,5 mm. Listwy sosnowe tworzące szkielet części tylnej są zbieżne na długości. Model oklejany jest cienkim papierem japońskim w kolorach białym, żółtym, niebieskim i czerwonym, następnie czterokrotnie cellonowany. Dzięki mocnej konstrukcji można w trakcie oblotów czy lotów oficjalnych stosować starty dynamiczne, znakomicie zwiększające wyniki.

STANISŁAW KUBIT



2 ZNAKI LOTNICZE

JERZY RYŚ

Z chwilą uzyskania przez Polskę niepodległości tworzące się wojskowe lotnictwo polskie spotkało się z problemem wprowadzenia własnego znaku rozpoznawczego. Samoloty pozostawione przez zaborców i oznakowane ich emblematami, stanowiły zaczątek parku sprzętowego lotnictwa. Był to sprzęt z reguły przestarzały, względnie wymagający naprawy. Problem jego oznakowania okazał się jednak sprawą nader pilną i o tyle trudną, ponieważ nie było jeszcze nawet zaczątków organizacyjnych ośrodka dyspozycyjnego, czy rozkazodawczego. W tej sytuacji lotnicy z własnej inicjatywy przystąpili do zamalowywania obcych znaków i wprowadzenia własnych. Nastąpiło to w początkach listopada 1918 r. i miało miejsce w Warszawie (1), Krakowie (2) i we Lwowie (3). Każdy z tych ośrodków lotniczych zupełnie niezależnie stworzył sobie własną wersję oznakowania, choć — co bardzo charakterystyczne — opartą na kolorystyce bieli i czerwieni (narodowych barwach polskich).

Jest to jeszcze jedno świadectwo głębokiej świadomości ojczystych barw, gdyż urzędowe uregulowanie wyglądu godła i barw narodowych nastąpiło znacznie później (ustawą z dnia 1 sierpnia 1919 r.).

14 listopada 1918 r. zostaje utworzona Sekcja Żeglugi Napowietrznej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, a dokładniej przy Departamencie Technicznym tegoż ministerstwa. Szefem sekcji został mianowany ppłk Łossowski, który odegrał główną rolę w ustaleniu wyglądu lotniczego znaku. A było to tak: w listopadzie 1918 r. (był to najprawdopodobniej 14 listopada) wylądował w Warszawie samolot myśliwski pilotowany (ze Lwowa) przez por. pil. Stefana Steca. Pilot, wywodzący się z lotnictwa austriackiego, z tamtego jeszcze okresu miał na swym samolocie jako własną odznakę — biało-czerwoną szachownicę. Szachownica ta spodobała się ppłk. Łossowskiemu, który zalecił ją jako wzór znaku rozpoznawczego lotnictwa wojskowego.

Istotnie, 1 grudnia 1918 r. wyszedł Rozkaz nr 38 Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, który stanowił: „Wszystkie samoloty Wojsk Polskich mają być w najkrótszym czasie niżej podanym znakiem w przepisowych miejscach zaopatrzone".

Znak ten, po wprowadzeniu w niedługim czasie drobnych zmian polegających na uzupełnieniu go obwódkami o szerokości 1/5 długości krawędzi pola kontrastującego koloru, pozostał do chwili obecnej państwową odznaką polskiego lotnictwa wojskowego. Po 19 latach dekretem prezydenta Rzeczypospolitej z 24 listopada 1937 r. wprowadzone zostały: flaga wojskowych portów lotniczych oraz wojskowa flaga balonowa, gdzie na białym pasie, obok godła, znalazły się szachownice lotnicze. Występują one obecnie na flagach: lotnictwa wojskowego, lotnictwa wojskowego marynarki wojennej i lotnictwa morskiego Wojsk Ochrony Pogranicza.

Aby zamknąć rys historyczny znaków lotniczych, uważam, że należy wspomnieć jeszcze o dwóch, które, mimo że dotyczyły różnych okresów, miejsc i racji politycznych, miały wspólną cechę: mianowicie znak lewy różnił się od znaku prawego, co było precedensem w dotychczasowej praktyce. Chodzi tu o znak lotniczy (4) „zbuntowanych" wojsk gen. Lucjana Żeligowskiego (wynikiem tego „buntu" było powstanie Litwy Środkowej obejmującej Wileńszczyznę — jak wiadomo ten sztuczny twór państwowy został wcielony do Polski w 1922 r.) oraz o znak lotniczy z okresu III Powstania Śląskiego w 1921 r. (5)

Wracając do szachownicy. Jest to niewątpliwie znak oryginalny, by wspomnieć, że jedyny spośród wszystkich o czwórdzielnym polu i naprzemianległych barwach, o dużych walorach, nazwałbym to — graficzno-estetycznych. W czwórdzielnym kwadratowym polu jest nawiązanie do dawnego godła Państwa Polskiego, jakieś skojarzenie z czwórgraniastą czapką krakuską, czy rogatywką. Jest tylko jedno „ale" — znak ma odwrócony porządek barw i tak na dobrą sprawę jest to szachownica czerwono-biała.

Narodowe barwy polskie biel i czerwień biorą swój rodowód od momentu, w którym znak Orła stał się symbolem Królestwa Polskiego i tym samym przybrał charakter godła państwowego. Tym momentem była koronacja Przemysława II na króla Polski w 1295 r.

Flagi narodowe powstały później, w czasach nowożytnych — (pierwszą w dziejach była holenderska), lecz związki ich z wcześniejszymi chorągwiami są oczywiste. Tak też jest i z polskimi barwami narodowymi. Górny poziomy biały pas symbolizuje godło naszego Państwa — Białego Orła, dolny — czerwony pas — kolor pola tarczy.

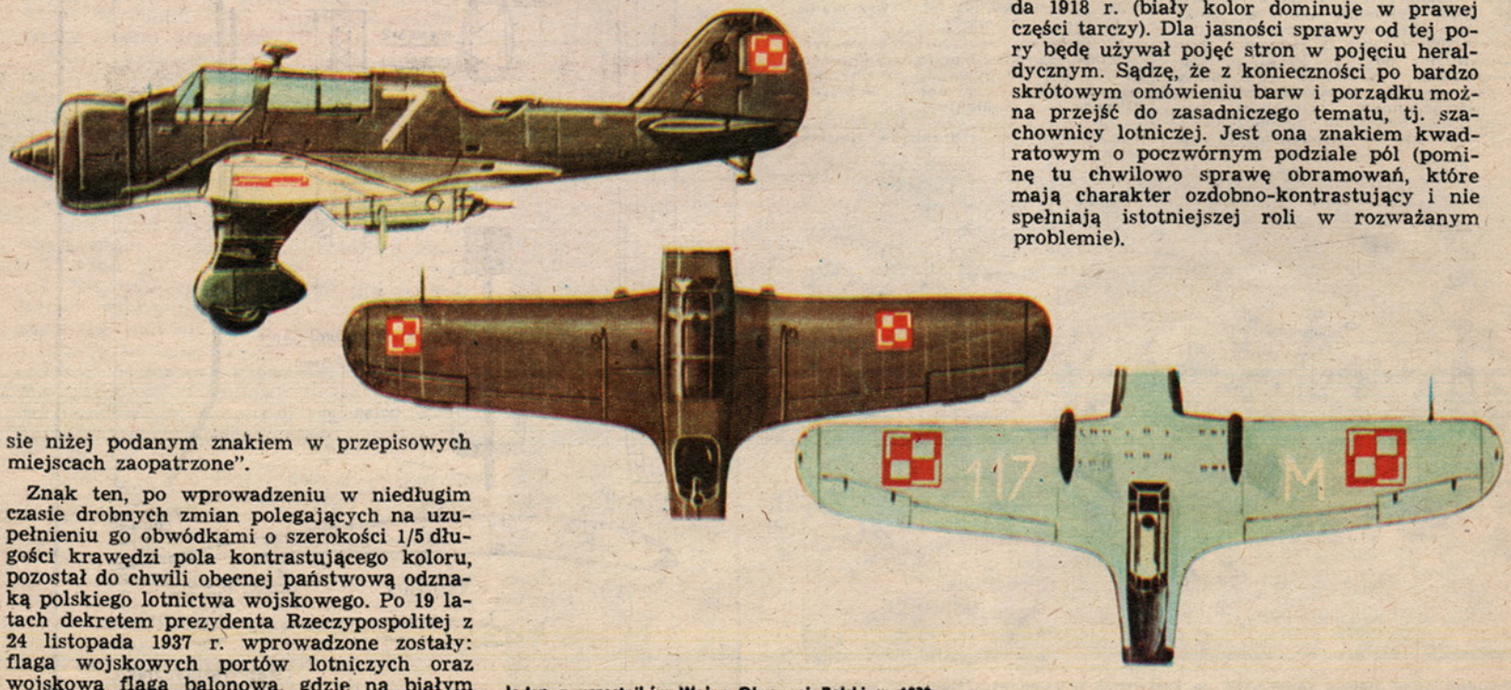
Pierwszym aktem prawnym, w którym została uregulowana sprawa barw narodowych, jest uchwała sejmowa z 7 lutego 1831 r., choć barwom nadano wtedy znaczenie symbolu tak Królestwa Polskiego jak i Wielkiego Księstwa Litewskiego — niemniej barwy „kokardy narodowej" zostały uchwalone zgodnie z zasadami heraldyki. Zresztą w jednym jak i w drugim przypadku kolor biały był symbolem godła, zaś kolor czerwony symbolem — tarczy. Ciekawe, że już podczas debaty sejmowej tamtego okresu padały argumenty odwołujące się do zasad heraldyki. Późniejsze ustawy, dekrety, czy rozporządzenia (1919, 1927, 1930, 1933, 1937, 1939, 1952, 1955, 1961, 1973) potwierdziły przyjęte wtedy zasady. O ile nasza flaga narodowa w układzie poziomym (na drzewcu, maszcie itp.) ma oczywisty i każdemu znany porządek (choć zdarzały się pomyłki w historii), w układzie pionowym do niedawna panowała pewna dowolność. Ostatecznie uregulowała tę kwestię Uchwała Rady Państwa z 8 marca 1973 r. stanowiąc: „Przy użyciu barw Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, jako elementu dekoracyjnego w układzie pionowym, kolor biały powinien być po lewej stronie od strony patrzącego".

W ten sposób Uchwała podkreśliła główną hierarchię białej barwy zgodnie z zasadami heraldyki (biały kolor występuje z lewej strony flagi). Pionowy układ barw mamy (zbieżnie do podanej wyżej zasady) — w kompozycjach odznak: „Wzorowego Żołnierza", „Tysiąclecia Państwa Polskiego", „Za zasługi dla ZBoWiD" — by wymienić najbardziej znane.

Parę słów o zasadach heraldyki i weksykologii: we flagach o układzie pasów poziomych hierarchię barw liczy się od góry, zaś we flagach o układach pionowych (przykładowo: flagi francuska i włoska) od strony drzewca. Jedynie heraldyka szwajcarska, austriacka i węgierska mają porządek odwrotny. I jeszcze jedna zasada — nader ważna: strony w pojęciu heraldycznym (prawa, lewa) liczy się zawsze od strony godła, flagi czy znaku — nie zaś patrzącego, chyba, że jest to wyraźnie podkreślone, jak ma to miejsce we wspomnianej wyżej uchwale o używaniu barw w układach pionowych.

W każdym innym przypadku punktem odniesienia dla ustalenia strony jest godło, flaga czy herb, czego najlepszym obrazem jest określenie zwrotu głowy Orła podane przez Dekret Rady Państwa, że godłem narodowym jest wizerunek... „Orła białego z głową zwróconą w prawo..." — dla patrzącego jest to — z jego punktu odniesienia lewa strona.

Pragnę przy okazji zwrócić uwagę na prawidłowość uszeregowania barw na tarczy „warszawskiego" znaku lotniczego z listopada 1918 r. (biały kolor dominuje w prawej części tarczy). Dla jasności sprawy od tej pory będę używał pojęć stron w pojęciu heraldycznym. Sądzę, że z konieczności po bardzo skrótowym omówieniu barw i porządku można przejść do zasadniczego tematu, tj. szachownicy lotniczej. Jest ona znakiem kwadratowym o poczwórnym podziale pól (pominę tu chwilowo sprawę obramowań, które mają charakter ozdobno-kontrastujący i nie spełniają istotniejszej roli w rozważanym problemie).



Jeden z uczestników Wojny Obronnej Polski w 1939 r. — samolot PZL P-23 „Karaś".

Na marginesie tego przeoczony został błąd w tak doskonałym wydawnictwie jak „Mała Encyklopedia Wojskowa", gdzie przy opisie lotniczej szachownicy (t. 2. str. 207) podano... „kwadrat podzielony na 4 równe pola, lewe górne i prawe dolne czerwone..." — jest akurat na odwrót, względnie brak określenia „od strony patrzącego".

Wychodząc z bezdyskusyjnego chyba założenia, że dominantą naszych barw jest — biel (symbol Orła), heraldycznie prawidłowy porządek barw może być tylko jeden: I pole — biel; II pole — czerwień; III pole — czerwień; IV pole — biel.

Z tej właśnie przyczyny pole I (w tym konkretnym przykładzie) pełni funkcję pola hierarchicznie najważniejszego, winno zatem przedstawiać barwę hierarchicznie najważniejszą (biel-Orzeł). Zastrzeżenie, że w tym konkretnym układzie jest o tyle istotne, iż przy usytuowaniu kwadratu prostopadle do przekątnej — tak jak jest to przy znakach aeroklubów, względnie w oznakach korpusu osobowego lotnictwa (oznaki na kołnierzach) oraz we wprowadzonych w połowie lat sześćdziesiątych — biało-czerwonych szachownicach w kształcie rombu na pojazdach opancerzonych białymi są pola: najważniejsze i najniższe, zaś oba boczne są czerwone. Numeracja pól jest tutaj odmienna (6).

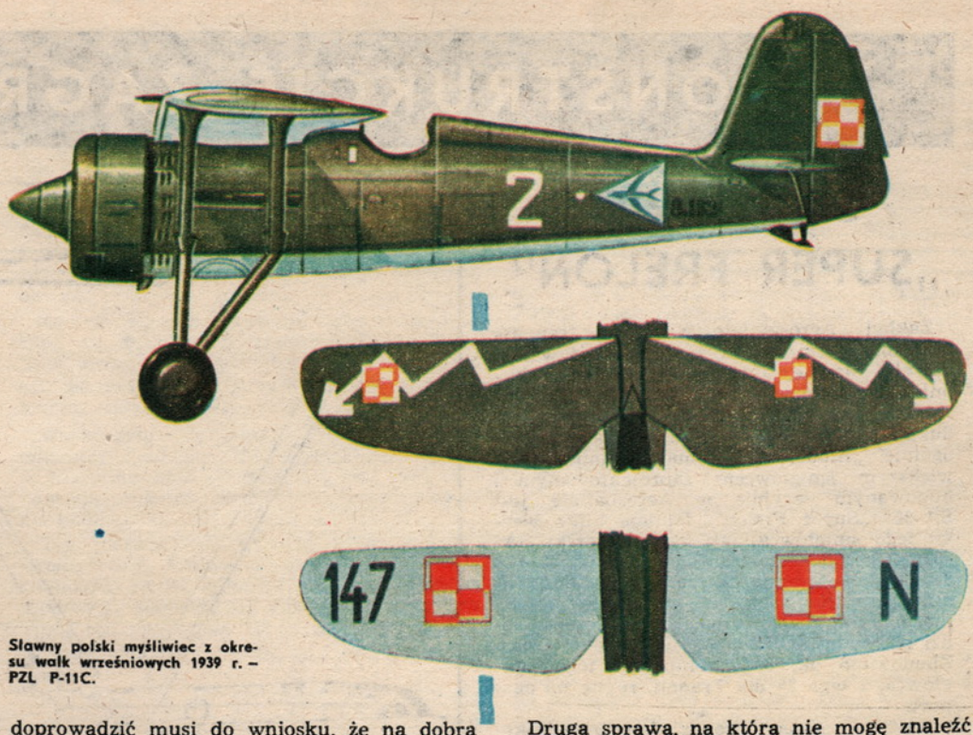
Sądzę, że przytoczone argumenty heraldyczne w pełni uzasadniają moje wnioski, nie mniejsze (a może i większe choć całkiem zgodne z heraldyką) jednak znaczenie dla rozważanego problemu mają racje historyczne. Godło o układzie naprzemianległym ma w naszej historii tradycje liczące sobie najskromniej 5 stuleci (np. proporce jazdy polskiej — 7). Od chwili zbliżenia politycznego pomiędzy Polską i Litwą — zapoczątkowanego układem w KREWIE w 1385 r. — godłem zjednoczonego państwa staje się tarcza dwu- i czterodzielna z Orłem i Pogonią (ta druga od połowy XV w.). Czwórdzielnego godła używał w okresie panowania Jagiełły książę mazowiecki Janusz I Starszy, z linii czersko-mazowieckiej. Występowały tam naprzemianległe rysunki orła i smoka. Dzielnica księcia nie należała wówczas do Korony. Nie wchodząc szczegółowo w to, dlaczego tak było, stwierdzić trzeba, że Orzeł był dominującym i głównym znakiem godła.

Wracając do meritum sprawy, możemy mieć dwie możliwości porządku barw w szachownicy. A (8) jest wersją oficjalną, zaś B (9) nazwijmy to umownie proponowaną. Z występowaniem ich jako konkretnych znaków na samolotach bywało dość różnie.

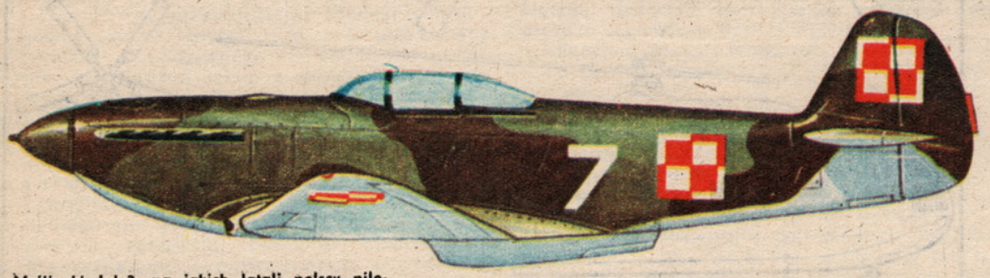
Dokładne przejrzenie zdjęć i rysunków publikowanego w „Skrzydlatej Polsce" wieloletniego cyklu „Samoloty w lotnictwie polskim" łącznie z książką Andrzeja Morgały — „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939" — doprowadzić musi do wniosku, że na dobrą sprawę obie wersje zdobyły prawo obywatelstwa (ciekawe, że wersja B była szczególnie faworyzowana przez lotnictwo morskie). W latach poprzedzających wybuch II wojny światowej oznakowania ujednoliciły się wg wersji A, by z kolei we Francji przejść do oznakowań szachownicą B.

Przykłady można by mnożyć i to zarówno do brytyjskiego okresu lotnictwa i wcześniejszych lat lotnictwa Ludowego Wojska Polskiego. Czas jednak przejść do wniosków końcowych.

Przy ustaleniu wzoru lotniczego znaku w 1918 r. został popełniony błąd, gdyż barwy w lotniczej szachownicy ustawione są niezgodnie z porządkiem heraldycznym i odpowiadają porządkowi flagi czerwono-białej.



Sławny polski myśliwiec z okresu walk wrześniowych 1939 r. — PZL P-11C.



Myśliwski Jak-3, na jakich latali polscy piloci ludowego lotnictwa.

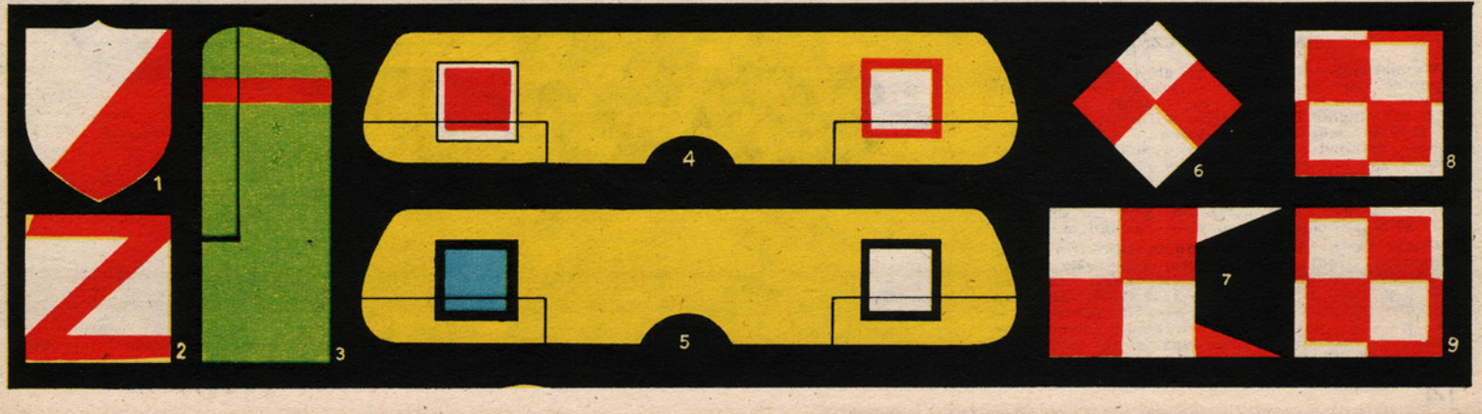
Niewątpliwy wpływ na to miała konieczność podjęcia szybkich i nie do końca przemyślanych decyzji (warto tu zwrócić uwagę na daty). Nie udało mi się wyjaśnić tego, czy wzorcowy znak był nieprawidłowy, czy (co nie można wykluczyć) pomylono porządek barw przy jego transmisji — z tej przyczyny, że mimo usilnych starań nie udało mi się uzyskać fotografii samolotu por. pil. S. Steca (zginął w maju 1921 r.).

Wyjaśnienie tej sprawy miałoby oczywiście wyłącznie charakter poznawczy, gdyż Rozkaz Nr 38 ujął sprawę jednoznacznie: obowiązującym znakiem jest szachownica wzoru A.

Drugą sprawą, na którą nie mogę znaleźć pełnej odpowiedzi, jest to, czy sprawa nieprawidłowego porządku barw była — na przestrzeni 56 lat, bo tyle już lat liczy sobie szachownica lotnicza — podnoszona, jeśli tak, to przez kogo i kiedy. I z tym związana jest sprawa, czy szachownica wzoru B, którą oznaczone były samoloty polskie we Francji (a co wystąpiło w sposób masowy i regularny), było spowodowane „pomyłką — pomyłki", czy świadomym zaleceniem, czy rozkazem.

Wydaje się celowe wprowadzenie jako obowiązkowej szachownicy wzoru B, jako prawidłowej pod względem heraldycznym, nawiązującej do wielowiekowej tradycji i godła o czterech polach naprzemianległych. Rozważone mogłoby być stopniowe wprowadzenie nowej szachownicy (względy ekonomiczne), jako że całkowicie można wykluczyć przy występowaniu obu znaków jednocześnie jakiekolwiek pomyłki z tego względu, że jest to znak o wzorze zupełnie oryginalnym i całkowicie niepodobnym do innego znaku lotniczego, bez względu na jego porządek barw. Dodatkowym argumentem jest fakt, że praktycznie znak ten był już szereg razy stosowany, w różnych okresach częściej lub rzadziej, z tego w jednym przypadku w sposób powszechny (Francja 1940 r.).

Kończąc, zwracam się z gorącym apelem do Czytelników, którzy dysponują materiałami informacyjnymi związanymi tematycznie z poruszanymi problemami, by zechcieli się nimi podzielić poprzez **Redakcję** „Skrzydlatej Polski". Sądzę, że temat jest na tyle ciekawy, że wart jest dalszych studiów i pogłębienia. Osobiście jestem przekonany, że tak jak stosunkowo niedawno weksykologia wyodrębniła się jako samodzielna dyscyplina z heraldyki, tak w przyszłości — mniemam — powstanie nowa gałąź zajmująca się kompleksowo oznakowaniem samolotów (tak wojskowych jak i cywilnych), gdyż temat — biorąc pod uwagę przykładowo: znaki eskadr, emblematy armatorów linii lotniczych, flagi lotnicze itp., itp. — jest na tyle obszerny, że w pełni uzasadnia podane na wstępie przewidywanie.



SA — 321G „SUPER FRELON"

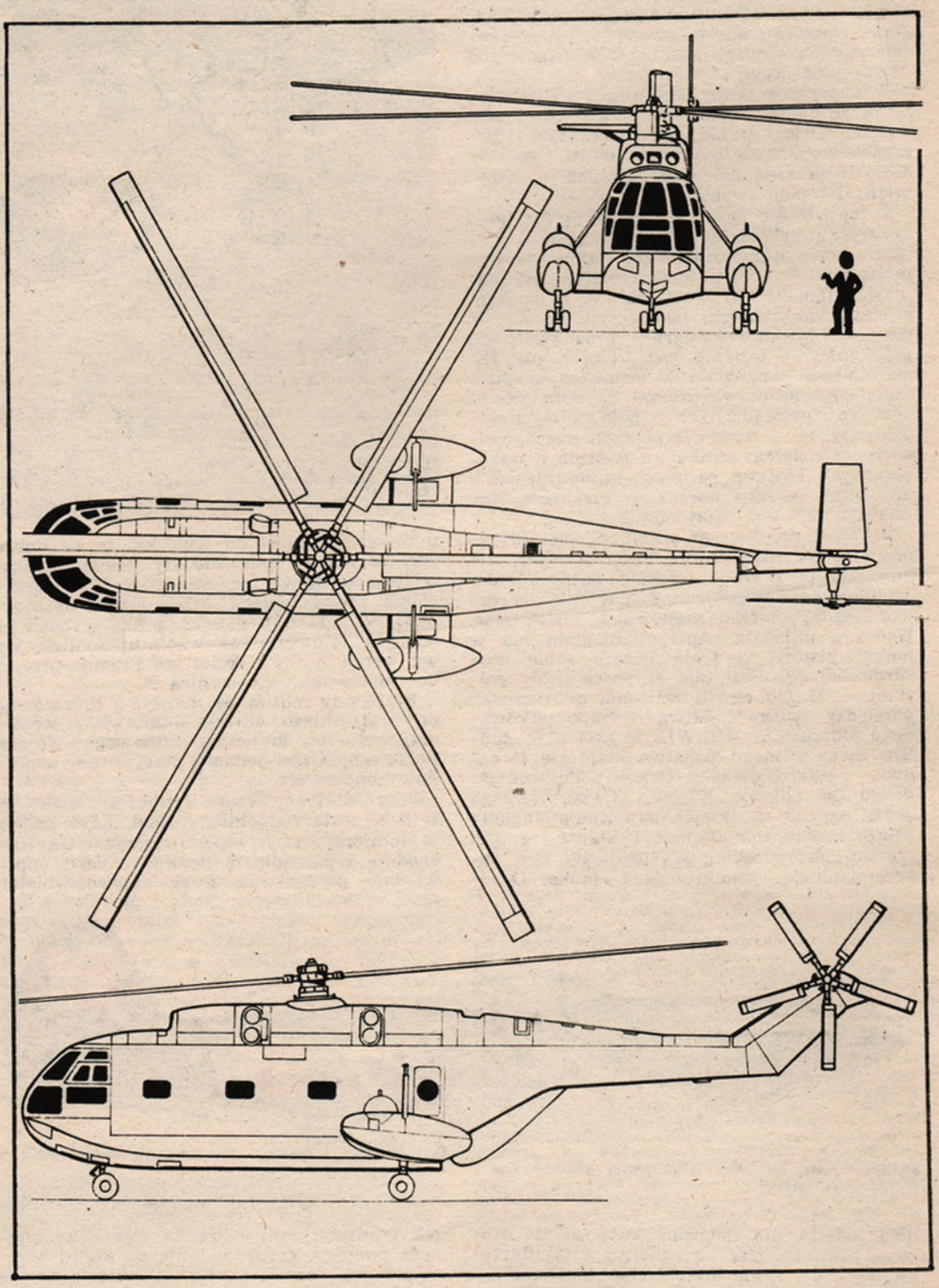
Zakłady Aerospatiale są dużym francuskim koncernem lotniczym. Budowano w nich dawniej sławne „Caravelle", a obecnie buduje się naddźwiękowe „Concorde". Aerospatiale jest we Francji monopolistą w produkcji śmigłowców — stąd pochodzą znane ogólnie „Alouette", „Puma" i inne. Największym śmigłowcem zaprojektowanym i budowanym seryjnie w Aerospatiale jest SA-321 „Super Frelon". Istnieje kilka wersji tego śmigłowca, jak np. pasażerski SA-321F, gospodarczo-transportowy SA-321J i JA. Jedyną wersją, która weszła do produkcji seryjnej, jest SA-321G przeznaczony dla marynarki wojennej, do zwalczania łodzi podwodnych. Prototyp oblatano w 1965 r. Zbudowano ok. 80 egzemplarzy tego śmigłowca, z tego 25 dla Francji, resztę na eksport.

SA-321G „Super Frelon" jest trzysilnikowym jednowirnikowym śmigłowcem-amfibią, zbudowanym w układzie klasycznym (tzn. z wirnikiem tylnym służącym do równoważenia momentu reakcyjnego).

Główny wirnik nośny składa się z 6 prostokątnych łopat zawieszonych przegubowo. Profil NACA 0012. Konstrukcja łopat metalowa, z dźwigarem o przekroju „D". Do hangarowania łopaty składają się do tyłu hydraulicznie. Obroty wirnika głównego 207—212 obr/min. Wirnik tylny (ogonowy) pięciołopatowy, podobnej konstrukcji. Obroty 990/min. Konstrukcja i próby wirników wykonane były we współpracy z amerykańską wytwórnią Sikorsky. Przekładnia sprzęgająca 3 silniki z wirnikiem głównym i ogonowym została wyprodukowana przez włoską wytwórnię Fiat.

Kadłub, konstrukcji półskorupowej, ma kształt bezredanowej łodzi. Część denna dzieli się na wodoszczelne komory. Pod podciętą tylną częścią kadłuba mieści się rampa załadunkowa, opuszczana hydraulicznie. Ogon, stanowiący skośny statecznik pionowy, składa się hydraulicznie do hangarowania. Po prawej stronie zabudowany jest statecznik poziomy.

Załogę śmigłowca w wersji bojowej stanowi 5 osób: 2 pilotów i 3 operatorów sprzętu do wykrywania i zwalczania łodzi podwodnych, minowania itp. W wersji transportowej śmigłowiec może zabrać 27—30 żołnierzy, 5 000 kg ładunku lub 15 rannych na noszach. Ładunek może być również przewożony na zewnątrz kadłuba (podwieszony). Do celów ratownictwa służy dźwig o nośności 275 kg.



Śmigłowiec SA-321G „Super Frelon"

Podwozie niechowane, trójzespołowe, wszystkie zespoły dwukołowe. Amortyzatory olejowo-pneumatyczne, skracane do hangarowania. Na wspornikach podwozia głównego zabudowano boczne pływaki ustateczniające. W jednym z nich mieści się radar.

Napęd śmigłowca składa się z trzech silników turbinowych Turbomeca Turmo IIIC6-70 o mocy 1 630 KM każdy. Dwa z nich zabudowane są po obu stronach wirnika nośnego, a trzeci za nim. Paliwo w zbiornikach elastycznych o łącznej pojemności 4 000 l mieści się pod podłogą przedniej części kadłuba. Przewidziano zabieranie dwóch dodatkowych zbiorników po 500 l każdy w celu zwiększenia zasięgu.

Uzbrojenie składa się z 4 kierowanych torped i 2 pocisków „Exocet" do zwalczania okrętów przeciwnika.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika głównego — 18,90 m, średnica wirnika tylnego — 4,00 m, długość całkowita (max.) — 23,03 m, długość kadłuba — 19,40 m, długość ze złożonym wirnikiem i ogonem — 17,07 m, szerokość po złożeniu — 5,20 m, wysokość całkowita — 6,66 m, wysokość po złożeniu — 4,94 m, wymiary kabiny — 7 × 1,9 × 1,8 m, pojemność ładowni — 25,3 m³.

Masy: Masa własna — 6 626 kg, masa całkowita — 13 000 kg, obciążenie pow. nośnej — 53,5 kg/m², obciążenie mocy — 3,1 kg/KM.

Osiągi (w nawiasach z jednym silnikiem wyłączonym): Prędkość dopuszczalna — 275 km/h, prędkość przelotowa — 249 (210) km/h, wznoszenie — 6,6 (2,4) m/s, pułap — 3 150 (1 200) m, pułap statyczny z wpływem ziemi — 2 170 m, zasięg — 820 (920) km, zasięg max. ze zbiorn. dodatk. — 1 020 km, czas trwania lotu max. — 4 h.

ASTRONAUTYKA

ASTRONAUTYKA — PRAKTYCE LEKARSKIEJ

Na łóżku szpitalnym leży bardzo ciężko chory. Zabroniono mu poruszać się, nawet mówić. Mimo to — zgodnie z jego niemym życzeniem — włącza się radio lub telewizor, zapala się i gasi światło, uruchamia wentylacja, przewróci się kartka książki na stojaku, którą właśnie czyta. Może on także — nadal nie wykonując żadnego ruchu i nic nie mówiąc — poprosić do siebie lekarza lub pielęgniarkę.

Ten obrazek jest już faktem dokonanym w niektórych klinikach doświadczalnych. Z pewnością pozostałby długo fantazją — gdyby nie rozwój astronautyki. Chodzi o urządzenie elektroniczne opracowane dla potrzeb lotów załogowych. Przymocowane do specjalnych okularów, zawiera ono lampkę wysyłającą promieniowanie podczerwone — nie drażniące oka, gdyż niewidzialne. Czuły wykrywacz tego promieniowania odbiera je po odbiciu od gałki ocznej. W zależności od położenia oka (nieruchome patrzenie na już przeczytaną kartkę książki, spojrzenie na wentylator, na tabliczkę wezwania lekarza itp.) — we wspomnianym detektorze uruchamia się sygnał, który z kolei powoduje spełnienie prośby pacjenta.

Jeśli chodzi o miniaturyzację urządzeń, które stworzono najpierw dla astronautyki — łatwo znaleźć przykłady bardziej szokujące. Zrozumiała jest walka o ograniczenie rozmiarów wszystkiego, co ma być użyte w podróżach kosmicznych. W przeciwnym razie jakże ogromny musiałby być zestaw startowy np. wypraw „Apollo", składający się z trzech milionów części! Wiele niezwykłych cacek inżynierii kosmicznej, nadal koniecznych żeglarzom gwiezdnym, oddaje nieocenione usługi medycynie.

Jednym z nich jest mikrolampka, przeznaczona do miejscowego oświetlenia wskaźnikowych tarcz przyrządów pokładowych — tak maleńka, że z łatwością da się przewlec przez ucho igły do szycia! Tymczasem siła jej blasku zadowala lekarzy przy iluminowaniu nią wnętrza żołądka lub innych organów ludzkiego ciała za pośrednictwem odpowiednich zgłębników. Inny przyrząd o astronautycznym rodowodzie — to ciśnieniomierz zdolny przejść przez otwór igły do zastrzyków dożylnych. Zastosowano go jako miernik ciśnienia krwi.

Wyjątkowo subtelny czujnik dla rejestracji uderzeń pyłu kosmicznego w przestrzeni międzyplanetarnej — po nieznacznej modyfikacji, służy wykrywaniu bardzo nikłych skurczów mięśni poprzedzających objawy choroby Parkinssona. Istnieją też tlenomierze, wprowadzane do tchawicy w celu kontroli przebiegu oddychania podczas niektórych trudnych zabiegów chirurgicznych.

Doświadczenia zebrane przy konstrukcji hełmów do skafandrów kosmicznych wykorzystano w budowie nowego typu respirometru — przyrządu, który w szpitalach dziecięcych mierzy zużycie tlenu w związku z wykonywaniem odpowiednich ćwiczeń. Ten model jest znacznie wygodniejszy w użyciu od poprzednich.

Pewne skomplikowane urządzenie, przeniesione ze szlaków kosmicznych na Ziemię — wytwarza energię elektryczną zasilającą układ niezwykle czułych mikroskopijnych mierników oraz tak samo miniaturowy nadajnik radiowy, informujący o wynikach przeprowadzonych pomiarów. Czujniki mają rozdzielone różne funkcje: badają ciśnienie krwi, tętno, rejestrują bioprądy mózgu i serca. Aparatura zaś wytwarzająca potrzebną energię elektryczną jest umocowana na ręce lub nodze chorego, której mimowolne ruchy wystarczają dla napędu. Nasuwa to analogię z automatycznym zegarkiem, nakręcającym się dzięki poruszeniom ręki; oczywiście skala czułości przyrządu nie da się porównać.

ANDRZEJ TREPKA

Z LOTU PO ŚWIECIE

SPORT

■ **Bernd Wiesner,** skoczek spadochronowy z berlińskiego Dynamo, poprawił rekord krajowy NRD w szybkości wykonywania figur akrobacji na 6,65 s (przeciętny czas trzech skoków). Poprzedni rekord, który ustanowił niedawno również Wiesner, wynosił 7,2 s. Rekord międzynarodowy w tej konkurencji wynosi 6,597 s i należy do francuskiego skoczka Jeana-Claude Armaing'a.

■ **W Mariazell** odbyły się 14 mistrzostwa szybowcowe Austrii. Rozegrano 5 konkurencji, przelatując ogółem 83 956 km. W klasie otwartej tytuł mistrzowski zdobył Alf Schubert na szybowcu „Nimbus-2", w klasie standard Harro Wödl na DG-100. Jako reprezentanci Austrii na przyszłoroczne mistrzostwa świata w Finlandii wyznaczeni zostali: Alf Schubert i Othmar Fahrafellner w klasie otwartej oraz Harro Wödl i Andreas Hämmerle w standard.

PRZEMYSŁ

■ **W światowym** przeglądzie silników lotniczych dokonanym przez brytyjski tygodnik „Flight", obok wytwórni Rolls-Royce, Pratt and Whitney, WSK „PZL"-Kalisz i WSK „PZL"-Rzeszów, Instytutu Lotnictwa w Warszawie, nazwisk radzieckich konstruktorów Szwecowa i Sołowiowa — znajdują się nazwiska Polaków, amatorów-konstruktorów silników: Borzęckiego i Janowskiego.

■ **Na zimowej** sesji parlamentu brytyjskiego poddany ma być dyskusji projekt upaństwowienia przemysłu lotniczego i stoczniowego. Informację tę przekazał prasie minister przemysłu W. Brytanii Eric Varley.

■ **W Szwajcarii** w maju wystartował do pierwszego próbnego lotu oryginalny sterowiec, pierwszy tego rodzaju w Europie, na ogrzane powietrze. Sterowiec o średnicy 14,60 m, długości — 36,60 m i masie 1000 kg ma pojemność 3920 m³. Sterowiec zbudowany został w USA w zakładach Raven Industries, w wyniku dziesięcioletnich prób i doświadczeń. Do napędu sterowca zastosowano silnik o mocy 75 KM, z którym osiągana jest prędkość lotu ok. 40 km/h. Pułap sterowca 1500 m. Załogę tworzą 2 osoby, ulokowane w gondoli. Długotrwałość lotu wynosi ok. 3 godz. Powietrze ogrzewane jest podwójnymi palnikami, zasilanymi propanem ze zbiorników pokładowych. Przeznaczeniem sterowca jest m.in.: reklama, nadzór ruchu drogowego, obserwacje meteorologiczne, ochrona środowiska i inne prace badawcze podejmowane na zamówienie.

■ **Niezwykle** intensywnie prowadzone są próby zmęczeniowe samolotu Dassault-Breguet „Mercure". W Ośrodku Prób Lotniczych w Tuluzie konstrukcja „Mercure" przeszła już granicę 90 000 symulowanych lotów, co odpowiada około 30 000 lotów rzeczywistych, bądź 12-letniej eksploatacji. W sierpniu przewiduje się osiągnięcie 120 000 cykli lotów, co odpowiadać będzie 16 letniej eksploatacji. Samoloty „Mercure" używane są przez towarzystwo „Air Inter" i wykonały dotychczas ponad 7000 lotów, przewożąc ponad milion pasażerów.

■ **Cztery główne** firmy zachodniej Europy produkujące śmigłowce: Aerospatiale (Francja), Aeronautiche Giovanni Agusta (Włochy), Westland Helicopters (W. Brytania) i Messerschmitt-Bölkow-Blohm (RFN), podpisały porozumienie w sprawie ścisłej współpracy. Ten krok, mający poważne znaczenie dla całego przemysłu lotniczego zachodniej Europy, ma na celu obniżenie kosztów w pracach konstrukcyjnych, budowie jak i prowadzeniu wspólnej polityki rozwoju konstrukcji .

■ **7 lipca** rozpoczął loty próbne samolot „Concorde" oznaczony numerem 4 Główną bazą prób jest Bahrein. Stamtąd samolot będzie wykonywał loty do Bombaju, Kuala-Lumpur i Sydney. Poza urządzeniami kontrolnymi samolot będzie posiadał 94 fotele pasażerskie. „Concorde" nr 3 w okresie od 30 maja do 6 lipca br. przeleciał ponad 380 000 km w czasie 250 godzin lotu, w tym 172 godziny lotu z prędkością naddźwiękową.

■ **Podano** do wiadomości o podpisaniu umowy w sprawie sprzedaży dwóch pierwszych samolotów typu DHC „Dash-7". Ten pasażerski samolot skróconego startu i lądowania (STOL) zamówiony został przez towarzystwo „Grenlandair". Dostawa samolotów nastąpi w 1978 roku. Prototyp „Dash-7" przed kilkoma miesiącami rozpoczął loty próbne.

■ **René Fournier,** znany konstruktor motoszybowców i lekkich samolotów, przedstawił swoje nowe dzieło — samolot RF-8 wyposażony w silnik o mocy 125 KM. W porównaniu do wcześniejszych wersji, RF-8 posiada wciągane wsporniki pod skrzydłami, pełne wyposażenie do lotów IFR (loty wg wskazań przyrządów) oraz urządzenia tlenowe. Kabina RF-8 mieści dwie osoby. Samolot ten osiąga prędkość przelotową 250 km/h i ma zasięg 1000 km.

(Z)

TRANSPORT

■ **Według** ostatnich danych ICAO, do roku 1985 należy się spodziewać średniego wzrostu przewozów towarowych świata o 14% rocznie. Prognoza sprzed kilku lat przewidywała wzrost o 16%.

■ **W trosce** o przestrzeganie wspólnie przyjętych postanowień, na najbliższym ogólnym zgromadzeniu IATA, które ma się odbyć w końcu października br. w Oslo, generalni dyrektorzy towarzystw członkowskich będą proszeni o podpisanie osobnego zobowiązania przestrzegania postanowień taryfowych i poddania się w tym zakresie wzmożonej kontroli IATA.

■ **IATA** postanowiła odejść w rozrachunkach międzynarodowych transportu lotniczego od dolara i funta, przyjmując za podstawę przyszłych rozliczeń system „specjalnego ciągnienia" Międzynarodowego Funduszu Monetarnego, oparty o średni kurs podstawowych walut świata. Nowa jednostka obrachunkowa będzie służyła od 1 kwietnia 1977 r. przy ustalaniu międzynarodowych taryf i wszelkiego rodzaju rozliczeń dwu- i wielostronnych w ramach IATA.

■ **Rezygnując** z budowy nowego portu zarząd, londyńskich lotnisk zachęca towarzystwa lotnicze do większego wykorzystywania portu Gatwick, który stopniowo ma podnieść swoją przepustowość z obecnych 5 do 16 mln pasażerów rocznie. (o)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1.VIII.1975 r. Zam. 4949 B-92
INDEKS 37703/37505

SAMOBIEŻNE PRZECIWLOTNICZE

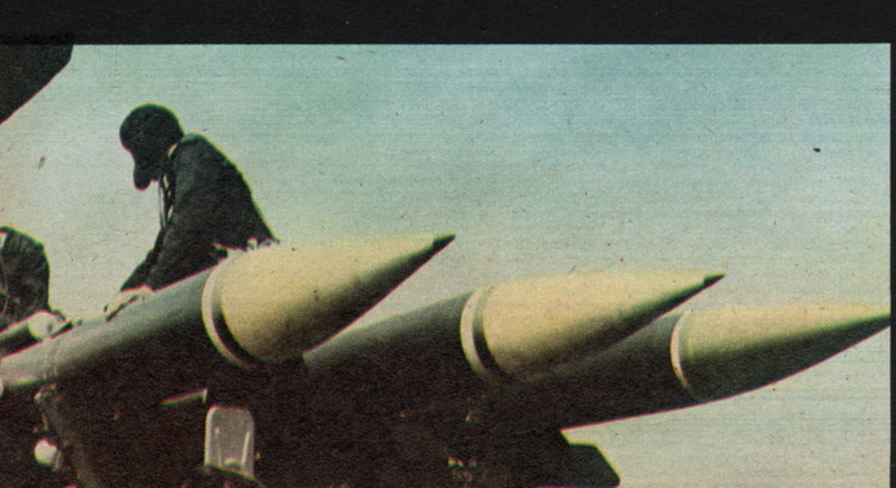
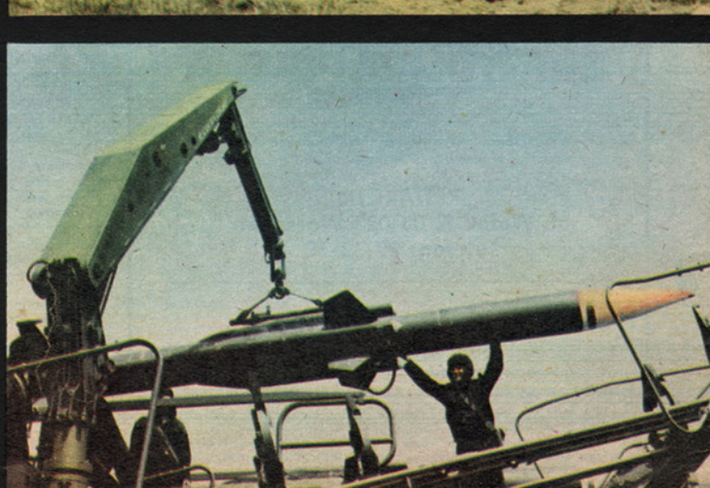
Rewelacją ubiegłorocznej defilady XXX-lecia były samoloty o zmiennej geometrii skrzydeł. Na ziemi natomiast przykuwała uwagę zmotoryzowana kolumna samobieżnych rakiet przeciwlotniczych.

Szybko mignęły sprzed trybun groźnie prezentujące się pojazdy opancerzone na gąsienicach, z wyrzutniami dźwigającymi po trzy sprzężone pociski rakietowe.

W defiladowym szyku trudno o pełniejsze ukazanie walorów nowego rodzaju rakiet przeciwlotniczych. Dopiero poligonowe bezdroża pozwalają rakietowcom na rozwinięcie wszystkich umiejętności.

W pododdziale młodego dowódcy ppor. ROMANA KAWCEWICZA trwa codzienna, uporczywa walka o mistrzowski kunszt; bezbłędne załadowywanie rakiet na pojazdy gąsienicowe, zajmowanie stanowisk bojowych, przygotowywanie wyrzutni do odpalenia oraz jeszcze szybsze zmiany miejsc. Ta na pozór „zabawa" ma zmylić „nieprzyjaciela", nie pozwolić zdradzić własnego miejsca postoju, dobrze przygotować żołnierzy do najważniejszej czynności — strzelań poligonowych.

Inne z kolei zadania pododdział wykonuje podczas marszu połączonego z odpieraniem ataków przeciwnika. W takich sytuacjach przeciwlotnicze rakiety są niezawodną bronią w zwalczaniu samolotów i śmigłowców na niskich i średnich pułapach. Są postrachem dla samolotów atakujących z lotu nurkowego i koszącego, tworząc tarczę powietrzną nad kolumnami własnych wojsk.

Dla rakietowców nie ma przeszkód i nie ma złych dróg. Stare, wojskowe powiedzenie sprawdza się wówczas, gdy trzeba pokonać różnorodne przeszkody terenowe, a nawet... wodne. W ruchu, w pełnej dynamice wypełniają każde zadanie. Rakiety ziemia-powietrze w młodych żołnierskich dłoniach są zawsze gotowe do odparowania niespodziewanego ataku. Pododdział nie bez powodów cieszy się opinią przodującego.

Tekst: JERZY CHOJNACKI
Zdjęcia: STANISŁAW IWAN